



book-olds.ru



М. А. 28

Ю. Ш.

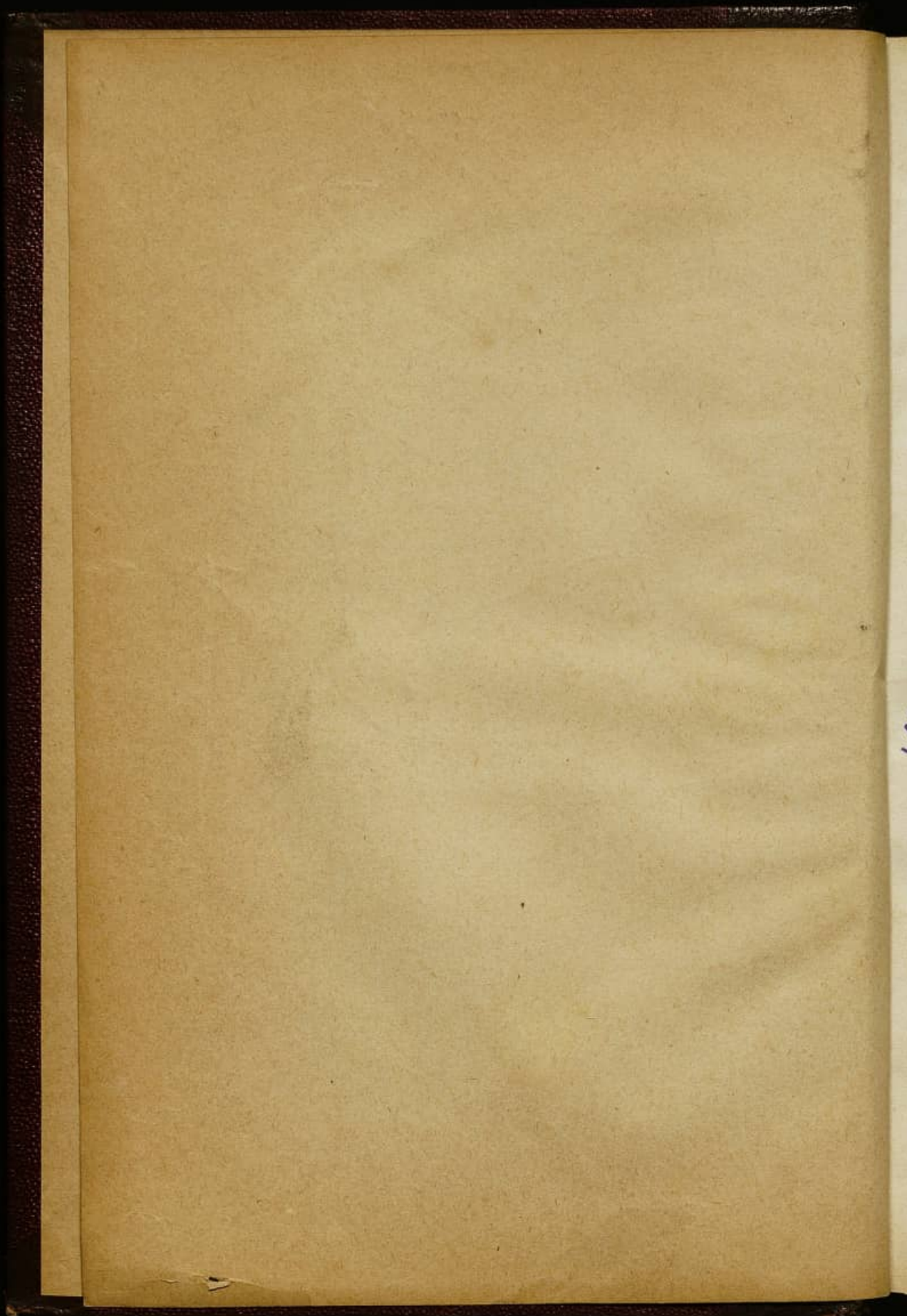






БИБЛИОТЕКА  
Ю. М. Шокальского







# ОБЗОРЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКАГО УПРАВЛЕНІЯ

ВЪ

БИБЛИОТЕКА  
И. М. Шокальского

РОССІИ

въ первое двадцатипятилѣтіе благополучнаго царствованія  
ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА НИКОЛАЕВИЧА.

1855—1880.

4485-  
М.Д. 28  
Ю. Ш.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

Составлено на основаніи официальныхъ свѣдѣній подъ руководствомъ  
члена адмиралтействъ-совета тайнаго совѣтника К. А. МАННА.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ПЕЧАТАНО ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,  
въ Главномъ Адмиралтействѣ.  
1880.





Печатано по распоряженію Морского Министерства.





## О Г Л А В Л Е Н І Е

### ЧАСТИ ПЕРВОЙ.

|                      | Стр.      |
|----------------------|-----------|
| Вступленіе . . . . . | IX—XXIII. |

### ГЛАВА I.

#### Численность офицеровъ и нижнихъ чиновъ.

Число офицеровъ и нижнихъ чиновъ въ 1855 году.—Причины значительности числа офицеровъ и нижнихъ чиновъ.—Несвоевременность въ 1855 году сокращеній въ числѣ офицеровъ и нижнихъ чиновъ.—Мѣры къ сокращенію числа офицеровъ по заключеніи мира.—Увольненіе офицеровъ на коммерческія суда.—Сокращеніе числа воспитывающихся въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ.—Учрежденіе резервныхъ списковъ для офицеровъ.—Установленіе табелей комплектаціи судовъ для каждаго изъ нихъ, а не по рангамъ.—Сравненіе потребности въ числѣ офицеровъ съ наличіемъ ихъ.—Отношеніе числа офицеровъ какъ боевой силы флота къ небоевой.—Постепенное сокращеніе числа нижнихъ чиновъ.—Основанія сокращеній въ числѣ нижнихъ чиновъ.—Упраздненіе сословій кантонистовъ.—Упраздненіе пестровыхъ съ замѣною вольнонаемными.—Упраздненіе званія денщикова.—Отношеніе числа нижнихъ чиновъ, составляющихъ боевую силу флота, къ численности береговыхъ командъ.—Отношеніе числа нижнихъ чиновъ къ числу офицеровъ.—Отношеніе числа нижнихъ чиновъ къ дѣйствительной въ нихъ потребности . . . 1—30.

## ГЛАВА II.

Комплектованіе личного состава офицеровъ и командъ.—  
Мѣры къ развитію торговаго флота.

Комплектованіе офицеровъ изъ числа воспитанниковъ морскихъ училищъ.—Комплектованіе офицеровъ изъ числа юнкеровъ, унтеръ-офицеровъ и вольноопредѣляющихся.—Мѣры къ комплектованію нижнихъ чиновъ людьми, привыкшими къ морю или водѣ.—Рекрутскіе наборы.—Общая воинская повинность.—Числовыя данныя о рекрутскихъ наборахъ и призывахъ новобранцевъ.—Содѣйствіе торговому флоту, какъ лучшему резерву военнаго флота.—Учрежденіе частныхъ обществъ пароходства и торговли съ субсидіями отъ правительства.—Русское общество пароходства и торговли въ Черномъ морѣ.—Общество «Кавказъ и Меркурій» въ Каспійскомъ морѣ.—Товарищество архангельско-мурманскаго срочнаго пароходства.—Товарищество срочнаго пароходства по рѣкамъ амурскаго бассейна.—Потребность срочнаго сообщенія между русскими и иностранными портами въ Восточномъ океанѣ.—Преобразование училищъ торговаго мореплаванія.—Содѣйствіе частнымъ предпріятіямъ, имѣющимъ отношеніе къ торговому мореплаванію.—Пересмотръ постановленій о торговомъ судоходствѣ.—Участіе морскаго министерства въ московской политехнической выставкѣ.—Общество для содѣйствія русскому торговому мореходству . . . . . 31—79.

## ГЛАВА III.

## Организація командъ.

Организація командъ въ 1855 году.—Переформированіе командъ въ первое время по заключеніи мира.—Образованіе корпуса инженеръ-механиковъ.—Вопросъ объ отдѣльномъ существованіи корпусовъ штурмановъ и артиллеристовъ.—Вопросъ о предоставленіи лицамъ корпусовъ корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ гражданскаго званія.—Коренное преобразование командъ въ 1863 году.—Дальнѣйшее развитіе преобразованія командъ.—Гвардейскій экипажъ.—Аральская флотилія.—Появленіе званія минеровъ.—Измѣненія въ положеніи гардемариновъ и кондукторовъ.—О резервѣ и запасѣ . . . . . 80—102.



## ГЛАВА IV.

Практическое морское и специальное образование командъ.—  
Плаваніе во внутреннихъ водахъ.

Преимущества дальнихъ плаваній для морскаго образованія предъ плаваніями во внутреннихъ водахъ.—Данныя о числѣ судовъ и лицъ, находившихся въ плаваніихъ внутреннемъ и заграничномъ.—Практическое плаваніе судовъ въ Балтійскомъ морѣ до 1867 года.—Практическое плаваніе броненосной эскадры подъ командою ген. ад. Бутакова 1-го.—Посѣщеніе Государемъ Императоромъ Транзундскаго рейда въ 1869 и 1873 годахъ.—Практическое плаваніе судовъ въ Балтійскомъ морѣ съ 1877 года.—Почные маневры 1879 года практической броненосной эскадры и отрядовъ миноносковъ.—Артиллерійскій отрядъ Балтійскаго моря.—Минный отрядъ Балтійскаго моря.—Практическое обученіе командъ на берегу.—Суда таможенной флотиліи какъ средство для морской практики.—Круженіе судовъ при внутреннемъ плаваніи въ Балтійскомъ морѣ.—Плаваніе въ Черномъ морѣ.—Плаваніе въ Вѣломъ морѣ.—Плаваніе въ Каспійскомъ морѣ.—Плаваніе въ Аральскомъ морѣ.—Плаваніе судовъ сибирской флотиліи . . . . . 103—175.

## ГЛАВА V.

## Плаваніе судовъ въ заграничныхъ моряхъ.

Краткій обзоръ кругосвѣтныхъ плаваній до 1856 года.—Первая мысль о снаряженіи русской кругосвѣтной экспедиціи.—Первая кругосвѣтная экспедиція русско-американской компаніи.—Послѣдующія кругосвѣтныя плаванія судовъ компаніи въ началѣ текущаго столѣтія.—Экспедиція, снаряженная графомъ Румянцевымъ, для отысканія прохода черезъ Ледовитый океанъ.—Первое кругосвѣтное плаваніе русскаго военнаго судна.—Послѣдующія кругосвѣтныя плаванія военныхъ судовъ до половины текущаго столѣтія.—Отправленіе изъ Кронштадта въ кругосвѣтное плаваніе фрегатовъ «Паллада», «Аврора», «Діана», корвета «Наваринъ» и транспорта «Нѣманъ».—Дальнія плаванія судовъ, начиная съ 1856 года.—1856 годъ.—1857 годъ.—1858 годъ.—Приобрѣтеніе складочнаго мѣста въ

Вилла-Франкъ.—1859 годъ.—1860 годъ.—Гибель клипера «Пластунъ».—  
 1861 годъ.—Гибель клипера «Опричникъ».—Результаты заграничныхъ  
 плаваній въ первыя шесть лѣтъ.—1862 годъ.—Посылка эскадры кон.-адм.  
 Лесовскаго къ берегамъ Америки. 1863 годъ.—Другія плаванія въ 1863  
 году.—Крушеніе корвета «Новикъ».—Крушеніе шкуны «Первая».—1864  
 годъ.—1865 годъ.—1866 годъ.—Крейсерство у береговъ Кандін въ 1867 и  
 1868 годахъ.—Прочія плаванія въ этихъ годахъ.—Крушеніе фрегата  
 «Александръ Невскій».—1869 годъ.—1870 годъ.—1871—1873 годы.—  
 1874 и 1875 годы.—Устройство складочнаго мѣста въ Нагасаки.—  
 1876 и 1877 годы.—Крушеніе шкуны «Алеутъ».—1878 и 1879 годы.—  
 Общіе выводы . . . . . 176—281.

## ГЛАВА VI.

**Служебное положеніе офицеровъ. Мѣры къ облегченію имъ  
 приобрѣтенія свѣдѣній по морскимъ специальностямъ.**

Милости Государа Императора ко флоту.—Увеличеніе денежнаго  
 морскаго довольствія офицеровъ.—Увеличеніе береговаго содержанія офице-  
 ровъ.—Общіе выводы изъ цифръ объ увеличеніи содержанія.—Пособія на  
 воспитаніе дѣтей.—Вознагражденіе за продолжительное командованіе су-  
 дами.—Пособія изъ суммы 67 т. руб.—Пособія изъ суммы 24 т. руб.—  
 Сумма на производство денежныхъ наградъ.—Значеніе эмеритальной кассы  
 для службы офицеровъ.—Мѣры къ развитію въ офицерахъ любви къ мор-  
 ской наукѣ.—Преобразованіе «Морскаго Сборника» и важное значеніе  
 этого журнала въ дѣлѣ развитія морскаго образованія.—Морскія газеты.—  
 Организція занятій по исторіи русскаго флота.—Изданія морскаго  
 ученаго комитета.—Морскія собранія и библіотеки.—Чтеніе лекцій.—  
 Библіотека морскаго министерства и морской музей . . . 282—330.

## ГЛАВА VII.

**Мѣры къ устройству быта морскихъ нижнихъ чиновъ.**

1. Измненіе въ служебномъ положеніи матроса. Сроки службы.—  
 Жалованье нижнихъ чиновъ.—2. Измненіе служебнаго труда морскихъ



*нижнихъ чиновъ.* Вліяніе свойства работъ на бытъ матроса.—Неизбѣжность валовыхъ работъ матроса.—Мѣры къ облегченію валовыхъ работъ.—Зачисленіе въ неспособность.—Заработкія деньги нижнихъ чиновъ.—3. *Улучшеніе казарменныхъ помѣщеній и казарменнаго быта нижнихъ чиновъ.* Неудовлетворительность казарменныхъ помѣщеній прежняго времени.—Улучшеніе казарменнаго быта нижнихъ чиновъ.—Вентиляція, отопленіе и освѣщеніе.—Заведеніе кроватей и постелей.—Кухонная посуда.—Улучшенія во вновь выстроенныхъ казармахъ.—Ограниченіе для нижнихъ чиновъ права на вступленіе въ бракъ.—4. *Улучшеніе обмундированія нижнихъ чиновъ.* Предметы обмундированія нижнихъ чиновъ до 1855 года.—Измѣненія и дополненія въ обмундированіи.—5. *Улучшеніе пищевого довольствія командъ.* Морское пищевое довольствіе командъ.—Береговое пищевое довольствіе командъ.—6. *Возвышеніе умственнаго и нравственнаго уровня морскихъ нижнихъ чиновъ.* Обученіе грамотѣ.—Числовыя данныя о грамотныхъ.—Экипажныя школы.—Законъ 17 апрѣля 1863 года объ уничтоженіи тѣлеснаго наказанія.—Мѣры противъ злоупотребленія нижними чинами крѣпкими напитками.—Введеніе паровыхъ самоваровъ въ казармахъ.—7. *Призрѣніе нижнихъ чиновъ.* Причины, препятствовавшія учрежденію пенсіонныхъ кассъ.—Инвалидный Императора Павла I домъ.—Инвалидныя хутора.—8. *Инспекторскіе смотры.* Значеніе инспекторскихъ смотровъ и ихъ результаты . . . . . 331—394.

## ГЛАВА VIII.

### Парусный флотъ.—Паровой деревянный флотъ.

Парусный флотъ, какъ главная морская сила Россіи до крымской войны.—Судовой составъ флота при началѣ крымской войны.—Качественное состояніе парусныхъ судовъ балтійскаго и черноморскаго флотовъ ко времени крымской войны.—Численность нашего пароваго флота предъ началомъ крымской войны.—Ходъ развитія постройки паровыхъ судовъ въ иностранныхъ государствахъ до крымской войны.—Изобрѣтеніе винтоваго двигателя и примѣненіе его къ боевымъ судамъ въ иностранныхъ государствахъ.—Ходъ развитія русскаго пароваго флота до крымской войны.—Качественное состояніе паровыхъ судовъ балтійскаго и черноморскаго

флотовъ во времени крымской войны.—Послѣдствія крымской войны для черноморскаго флота.—Балтійскій флотъ въ войну 1853—1856 годовъ.—Кораблестроительная дѣятельность по балтійскому флоту во время крымской войны.—Качественное состояніе нашихъ винтовыхъ судовъ, построенныхъ во время крымской войны.—Дальнѣйшая судьба балтійскаго паруснаго флота.—Дальнѣйшая служба пароходо-фрегатовъ и колесныхъ пароходовъ.—Программа сооруженія винтоваго флота по заключеніи мира послѣ крымской войны.—Мѣры, принятыя для осуществленія предначертанной программы.—Финансовыя затрудненія морскаго министерства послѣ крымской войны.—Кораблестроительная дѣятельность морскаго вѣдомства отъ парижскаго мира до начала броненоснаго судостроенія.—Результаты кораблестроительной дѣятельности морскаго вѣдомства съ 1856 по 1863 года.—Сраженіе на гамптонскомъ рейдѣ предвѣщаетъ судьбу винтовыхъ деревянныхъ судовъ.—Дальнѣйшая судьба нашихъ винтовыхъ деревянныхъ судовъ послѣ 1863 года.—Небоевыя суда балтійскаго флота со времени крымской войны.—Гидравлическія плавучіе доки.—Черноморская флотилія.—Бѣломорская флотилія.—Каспійская флотилія.—Сибирская флотилія.—Аральская флотилія. . . . . 395—485.

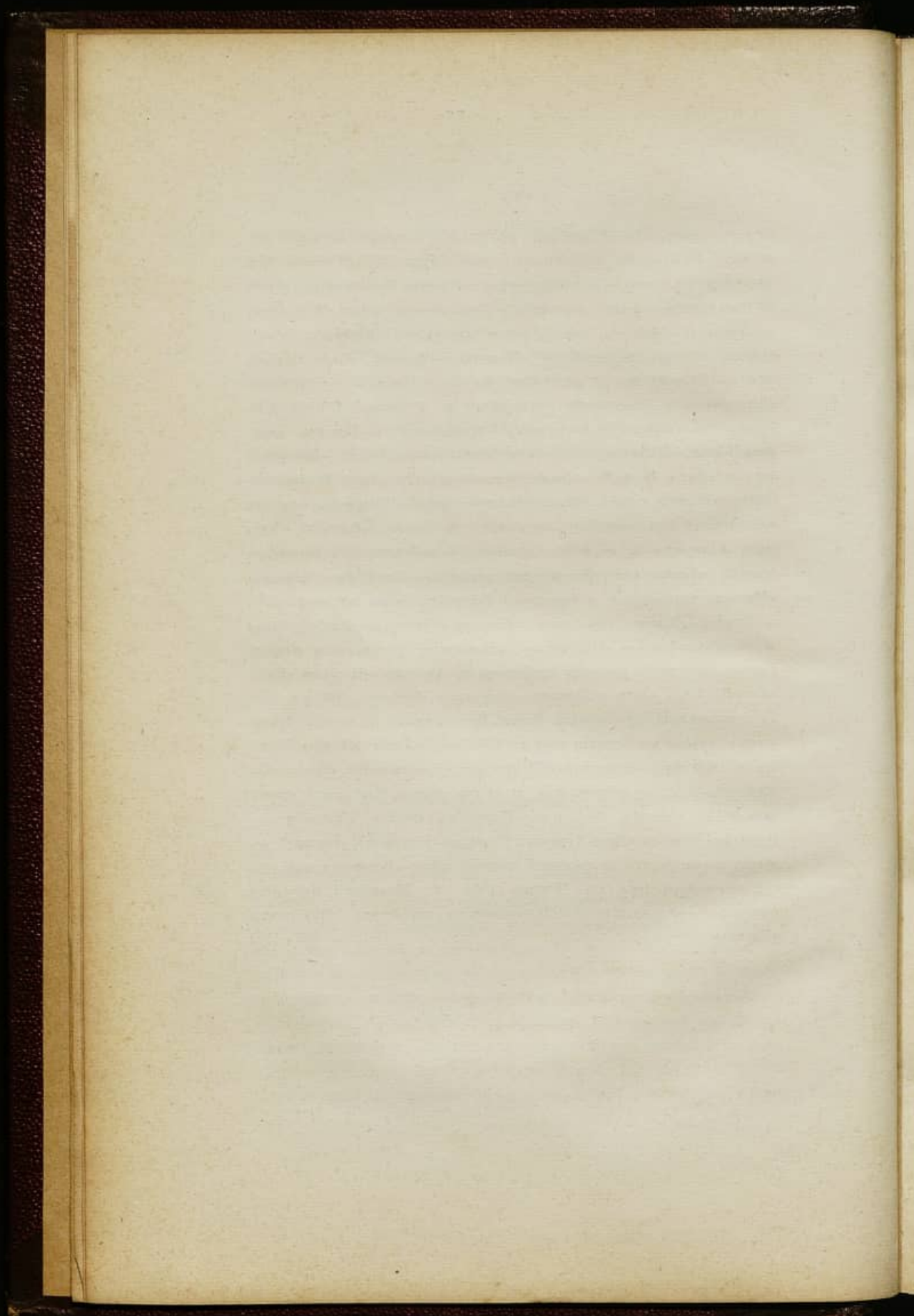
## Г Л А В А IX.

### Броненосный флотъ.—Крейсеры.—Миноноски.

Броненосное судостроеніе дѣлаетъ переворотъ въ наукѣ кораблестроенія и морской практикѣ.—1. *Броненосный флотъ въ Балтійскомъ морѣ*. Крымская война вызвала постройку судовъ обшитыхъ броней.—Европейская система постройки броненосныхъ судовъ.—Появленіе перваго монитора въ Сѣверной Америкѣ.—Характеристическія особенности монитора.—Сраженіе «Меримака» съ «Мониторомъ» и его послѣдствія.—Начало постройки броненосныхъ судовъ для русскаго флота.—Батарея «Первенецъ».—Соображенія морскаго министерства при началѣ сооруженія нашего броненоснаго флота.—Батарея «Не-тронь-меня», фрегаты «Петропавловскъ» и «Севастополь».—Примѣненіе типа монитора къ подвижной прибрежной оборонѣ Кронштадта.—Постройка десяти мониторовъ, двухбашенной лодки «Смерчь» и батареи «Кремль».—Важное значеніе 1863 года въ дѣлѣ русскаго военнаго судостроенія.—Заготовленіе лѣсовъ, пужинныхъ для броненоснаго судостроенія.



носнаго судостроенія.—Обезпеченіе желѣзнаго судостроенія запасами металловъ.—Соображенія, принятыя въ основаніе при постройкѣ второй серіи броненосныхъ судовъ.—Постройка серіи изъ восьми броненосныхъ судовъ по усовершенствованнымъ чертежамъ.—Двухбашенныя лодки «Чародѣйка» и «Русалка». —Фрегаты, носящія имена адмираловъ —Казематированные фрегаты «Князь Пожарскій» и «Мининъ». — Фрегатъ «Князь Пожарскій» — Первоначальная постройка фрегата «Мининъ». — Результаты дѣятельности по броненосному судостроенію къ 1 января 1870 года.— Вопросъ о сооруженіи мореходныхъ броненосцевъ. — Проектъ адмирала Попова.—Характеристическія особенности этого проекта.—Постройка корабля «Петръ Великій». —Боевое значеніе корабля «Петръ Великій». —Общія замѣчанія о типѣ океанскихъ крейсеровъ.—Программа морскаго министерства при сооруженіи океанскихъ крейсеровъ.—Фрегаты «Генералъ Адмиралъ» и «Герцогъ Эдинбургскій». —Перестройка башеннаго фрегата «Мининъ» въ броненосный крейсеръ.—Результаты испытаній «Минина» подъ парами и парусами.—Постройка восьми неброненосныхъ крейсеровъ.—Клиперъ «Крейсеръ». —Клипера «Джигитъ», «Разбойникъ» и «Стрѣлокъ». —Клипера «Наѣздникъ», «Пластунъ», «Вѣстникъ» и «Опричникъ». —Сооруженіе русскихъ крейсеровъ въ Америкѣ.—Крейсеръ «Европа». —Крейсеръ «Азія». —Крейсеръ «Африка». —Крейсеръ «Забѣлка». —2. *Броненосныя суда Черноморскаго флота.* Предположенія о постройкѣ броненосныхъ судовъ для Чернаго моря въ 1863 году.—Такия же предположенія въ 1869 году.—Проектированіе круглыхъ броненосныхъ судовъ.—Соображенія морскаго министерства, вслѣдствіе отмѣны нѣкоторыхъ статей парижскаго трактата 1856 года.—Постройка поповки «Новгородъ». —Постройка поповки «Вице-Адмиралъ Поповъ». —Результаты испытаній поповокъ и участіе ихъ въ послѣдней турецкой войнѣ.—Постройка плавучаго гидравлическаго дока для Чернаго моря.—3. *Миноноски.* Постройка миноносокъ.—Характеристическія особенности миноносокъ.—Миноносецъ «Взрывъ» . . . . . 486—592.





Дорогой для русскаго народа день 19-го февраля, столь знаменательный въ 1861 году, когда совершилось великое событіе освобожденія крестьянъ, получилъ въ 1880 году новое значеніе, вызывающее на серьезныя и благотворныя размышленія. Четверть столѣтія исполнилось съ того времени, какъ Россія выступила на новый путь преобразованій и неустанно шла по этому пути. Восшествіе нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора на престолъ совпало съ эпохою, когда смутное до того сознаніе о необходимости коренныхъ реформъ не только сдѣлалось очевидною истиною, но и несчастная для насъ война подтвердила эту истину на дѣлѣ. Съ этого времени начался непрерывный рядъ тѣхъ благодѣтельныхъ преобразованій, которыя обновили весь строй государства и сдѣлали нынѣшнее царствованіе одною изъ самыхъ свѣтлыхъ эпохъ русской исторіи, эпохою такъ ярко блистающею и своими великими реформами и высокимъ чувствомъ любви къ человѣчеству. Коренныя преобразованія коснулись рѣшительно

всѣхъ частей управленія; они близко коснулись и флота. Россія 1880 года мало походитъ на Россію 1855 года; еще менѣе такого сходства между флотами этихъ двухъ годовъ, такъ какъ въ морскомъ дѣлѣ къ обыкновеннымъ условіямъ постоянного хода развитія человѣчества присоединились въ этотъ періодъ великія открытія науки и практики. Оглянуться назадъ, взвѣсить пройденное—должно для каждаго вѣдомства имѣть значеніе провѣрки его дѣятельности въ прошломъ и дать ему новыя указанія для будущаго. Двадцатипятилѣтній срокъ какъ нельзя лучше соотвѣтствуетъ такой цѣли: онъ не слишкомъ коротокъ, такъ что могутъ оказаться результаты, и не слишкомъ длиненъ, чтобы эти результаты могли исчезнуть въ другихъ позднѣйшихъ явленіяхъ.

Можетъ быть никогда и ни въ одной отрасли открытій и примѣненій началъ науки къ практикѣ умъ человѣческій не дѣлалъ въ столь короткій срокъ такихъ удивительныхъ успѣховъ, какъ въ послѣднія 25 лѣтъ въ дѣлѣ мореплаванія вообще и въ морскомъ военномъ дѣлѣ особенно. При началѣ нынѣшняго царствованія, значеніе пароваго флота въ войнѣ было еще проблемою. Въ двадцатипятилѣтній періодъ паровой флотъ развился до крайнихъ предѣловъ, совершенно вытѣснилъ парусный, замѣнился въ значительной степени бро-



неноснымъ и теперь прокладываетъ пути къ новой, совершенно опять своеобразной минной войнѣ. Всѣ эти 25 лѣтъ не было ни отдыха, ни остановки. Это былъ постоянный бѣгъ въ запуски, и въ проигрышѣ оказывался не тотъ, кто останавливался, — объ остановкѣ нечего было и думать, — но кто хотя нѣсколько замедлялъ бѣгъ, кто менѣе рисковалъ. О прежней спокойной дѣятельности дополненія флота новыми судами по давно установившимся, хорошо испытаннымъ образцамъ не было болѣе и рѣчи. Это было постоянное пересозданіе флота на началахъ, каждый разъ не имѣвшихъ ничего общаго съ прежними, а слѣдовательно, пересозданіе адмиралтействъ, заводовъ, артиллеріи, и притомъ пересозданіе при условіи достиженія цѣлей, которыя казались еще такъ недавно недостижимыми, невозможными. Корабельная архитектура была поколеблена въ самыхъ существенныхъ своихъ основаніяхъ. Новое открытіе сегодня дѣлало ничтожнымъ то, что вчера считалось послѣднимъ словомъ науки. Наконецъ оказалось, что само морское вѣдомство поставлено въ необходимость преслѣдовать двѣ цѣли, другъ другу противоположныя: кораблестроеніе напрягало всѣ свои средства и прилагало всѣ усилія ума, чтобы сдѣлать броню непроницаемою, а въ тоже время морская артиллерія употребляла всѣ усилія, чтобы создать такія орудія, которыя

пронизывали бы эту броню. Успѣхъ одной изъ этихъ специальностей былъ пораженіемъ другой и давалъ этому безконечному конкурсу новую пищу.

Сдѣлало ли морское управленіе возможное для развитія нашихъ морскихъ силъ, были ли достигнутые результаты въ уровень данной задачи и трудности времени, отвѣчаетъ на эти вопросы краткій „Всепоподданнѣйшій отчетъ по морскому вѣдомству за 1855—1880 годы“, представленный Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ - Адмираломъ Государю Императору въ знаменательный день 19 февраля 1880 года. Но для того, чтобы сдѣлать выводы въ этомъ отчетѣ, потребовалась разработка обширной массы данныхъ, представляющихъ большой интересъ и могущихъ быть полезными для лицъ, служащихъ во флотѣ и въ особенности прикасающихся къ морскому управленію, и Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ соизволилъ разрѣшить составленіе и изданіе, на основаніи вышепомянутыхъ официальныхъ данныхъ, по болѣе подробной программѣ „Обзора дѣятельности морскаго управленія въ Россіи въ первое двадцатипятилѣтіе благополучнаго царствованія Государя Императора Александра Николаевича“.

Представляемые при семъ два тома содержатъ только общій очеркъ мѣръ, которыя были приняты



по морскому вѣдомству въ минувшее двадцатипятилѣтіе, и далеко не обнимаютъ собою всей дѣятельности тѣхъ лицъ, которыя трудились на поприщѣ морскаго управленія. Въ составъ морскаго вѣдомства входитъ нѣсколько отдѣльныхъ частей, изъ которыхъ каждая подверглась, можно сказать, пересозданію вновь и заслуживала бы подробнаго описанія. Для примѣра можно указать на кораблестроеніе, морскую артиллерію, гидрографію. По каждой изъ этихъ частей имѣется масса данныхъ, драгоцѣнныхъ для каждаго спеціалиста, но которыми нельзя было воспользоваться для общаго „Обзора“. Не менѣе того уже по представляемымъ здѣсь фактамъ можно судить о флотѣ 1880 года по сравненію съ флотомъ 1855 года.

Въ минувшее двадцатипятилѣтіе два раза кореннымъ образомъ измѣнился не только весь составъ флота, но и всѣ основы для его дальнѣйшаго развитія. До крымской войны основою могущества флотовъ считалась возможно большая численность судовъ и людей и съ этою цѣлію составлялись опредѣленные штаты, которые и пополнялись разъ установленными способами. Въ минувшее двадцатипятилѣтіе три слѣдующія начала легли въ основаніе всѣхъ преобразованій, совершенныхъ по морскому вѣдомству: 1) возможно большее плаваніе военныхъ судовъ въ дальнихъ моряхъ и океанахъ,

необходимое какъ для созданія истинныхъ моряковъ, такъ и для поддержанія международнаго значенія Россіи; 2) независимость нашего отечества отъ иностранныхъ верфей и заводовъ въ дѣлѣ сооруженія военныхъ судовъ, и 3) сокращеніе и упрощеніе береговой администраціи до крайнихъ предѣловъ возможности, при сознаніи, что не флотъ существуетъ для администраціи, а послѣдняя для флота. И всѣ эти три начала не остались въ области желаній и стремленій, но глубоко проникли въ жизнь.

Въ описываемый періодъ времени нашъ военный флагъ развѣвался въ океанахъ и моряхъ всѣхъ частей свѣта. Тогда какъ въ прежнее время плаваніе нашего военного судна въ заграничныхъ водахъ составляло рѣдкое явленіе, въ минувшее двадцатипятилѣтіе въ заграничномъ плаваніи перебывало: офицеровъ—6.594 и нижнихъ чиновъ—114.442. Эти плаванія не только служили отличною школою для нашихъ моряковъ, не только знакомили ихъ съ тѣми мѣстностями, гдѣ можетъ представиться имъ боевая дѣятельность, но и давали нашему флоту возможность появляться повсюду, гдѣ того требовала наша политика. При натянутахъ нашихъ отношеній съ западными державами въ 1863 году и съ Англіею въ 1878 году, онъ не укрывался за крѣпостными твердынями, но



выходилъ въ океанъ для крейсерства, хотя наше географическое положеніе, ставящее этотъ выходъ подъ контроль враждебныхъ намъ державъ, и не позволяло дать этому крейсерству всего возможнаго развитія. Но естественный ходъ по пути, которому мы слѣдуемъ, ведетъ насъ къ тому, что теперь можно уже предвидѣть время, когда не порты замерзающаго Финскаго залива, но порты безпредѣльнаго Восточнаго океана будутъ служить опорнымъ пунктомъ для нашего флота: такъ окрѣпла связь съ ними, при помощи кругосвѣтныхъ плаваній нашихъ военныхъ судовъ.

Военное судостроеніе въ Россіи въ описываемый періодъ можно подраздѣлить на три отдѣла: 1) судовой составъ нашего военнаго флота ко времени крымской войны состоялъ исключительно изъ парусныхъ судовъ съ незначительнымъ числомъ пароходно-фрегатовъ и малыхъ портовыхъ пароходовъ; во время крымской войны и до 1863 года кораблестроительная дѣятельность морскаго министерства сосредоточивалась на сооруженіи боеваго *винтоваго* флота; 2) съ 1863 до 1870 года все усилія морскаго министерства были направлены на созданіе *броненоснаго* флота исключительно для цѣлей *оборонительныхъ*; и 3) съ конца 60-хъ годовъ кораблестроительная дѣятельность направилась на сооруженіе *мореходныхъ броненосцевъ* и

океанскихъ броненосныхъ и неброненосныхъ *крейсеровъ*.

Много различныхъ, дотоѣ невиданныхъ, судовыхъ типовъ выработала въ это двадцатипятилѣтіе наука и практика кораблестроенія, много осуществила самыхъ смѣлыхъ проектовъ по постройкѣ и вооруженію судовъ артиллеріею, и во все это неустановившееся время только пять боевыхъ судовъ винтовыхъ и одно броненосное были заказаны нами заграницею, для того чтобы на нихъ учиться. Всѣ остальные наши боевыя суда построены въ Россіи.

Всѣ судостроительныя работы и сооруженіе всѣхъ самыхъ сложныхъ механизмовъ исполняются теперь у насъ въ отечествѣ, на нашихъ заводахъ, и въ этомъ отношеніи мы находимся совершенно въ независимомъ положеніи отъ чужеземныхъ державъ. Теперь уже невозможно повтореніе того безвыходнаго положенія, въ которое насъ поставило въ началѣ 50-хъ годовъ введеніе винтоваго двигателя, и никакое новое изобрѣтеніе не можетъ насъ заставить въ располхъ. По морскому и техническому образованію нашъ личный составъ флота не уступаетъ могущественнѣйшимъ флотамъ. Нѣтъ такихъ неожиданныхъ открытій и усовершенствованій въ другихъ флотахъ, которыя не дѣлались бы достояніемъ нашихъ верфей и адмиралтействъ и не получали бы у насъ осуществленія. Мы имѣемъ сред-



4485  
ства выполнить всякія новыя требованія морской науки и практики, не такъ легко и быстро, какъ стоящіи впереди насъ въ дѣлѣ заводской промышленности Англія и Франція, но, не менѣе того, мы не вынуждены искать выхода изъ затрудненія у иностранцевъ. Доказательствомъ тому служить послѣдняя восточная война. Мы имѣли для нея въ избыткѣ всякаго рода спеціалистовъ для морскаго дѣла и, какъ скоро ходъ войны показалъ громадное значеніе, которое можетъ имѣть въ ней новое орудіе разрушенія, мины, и намъ даны были средства къ сооруженію многочисленной флотиліи миноносекъ, мы не затруднились соорудить такую флотилію у себя дома, въ нѣсколько мѣсяцевъ. Нашъ торговый паровой флотъ, благодаря правительственной поддержкѣ, также сдѣлалъ шаги впередъ.

Наконецъ, что касается администраціи въ обширномъ смыслѣ этого слова, то морское министерство шло впереди другихъ вѣдомствъ въ многочисленныхъ и столь благотѣльныхъ реформахъ, которыя были совершены по этой части въ первое двадцатипятилѣтіе настоящаго царствованія. Сокращеніе личнаго состава нижнихъ чиновъ со 125 т. человекъ до 26 т. человекъ, преимущественно чрезъ замѣну казеннаго труда вольнонаемнымъ, составляетъ также одинъ изъ результатовъ этой админи-

стративной дѣятельности. Число „нестроевыхъ“ чиновъ, составлявшее въ 1856 году во флотѣ 47.400 человекъ, не превышало въ 1879 году—822.

Не одни непрерывныя измѣненія въ морской наукѣ и практикѣ служили побужденіемъ къ принятію заграничныхъ плаваній и начала сооруженія судовъ у себя дома за основаніе для дѣятельности морскаго министерства въ минувшее двадцатипятилѣтіе; къ тѣмъ же результатамъ приводили и требованія международной жизни.

Положеніе Россіи, которая по своему пространству и географическимъ очертаніямъ можетъ быть вѣрнѣе названа частью свѣта чѣмъ государствомъ, требуетъ, чтобы она имѣла флотъ соотвѣтствующій ея значенію, какъ большой первоклассной, хотя и неморской державы, который въ международныхъ отношеніяхъ доставлялъ бы надлежащій вѣсъ ея требованіямъ, охранялъ бы ея берега отъ внезапнаго покушенія непріятеля, содержалъ бы полицейскій надзоръ на водахъ и покровительствовалъ купеческому судоходству. Въ этихъ видахъ, для Россіи необходима морская сила, которая съ одной стороны рѣшительно преобладала бы надъ флотами сосѣднихъ второстепенныхъ державъ, а съ другой внушала бы большимъ державамъ то уваженіе, которое могло бы заставить ихъ искать или союза съ Россіей или ея нейтралитета въ войнѣ ихъ ме-



жду собою, и принуждала бы ихъ для борьбы съ Россіей дѣлать большія приготовленія и подвергаться огромнымъ издержкамъ. Въ крымскую войну черноморскій и балтійскій наши флоты не могли вступить въ морское сраженіе, такъ какъ состояли изъ парусныхъ судовъ, но тѣмъ не менѣе самое существованіе этихъ флотовъ, укрытыхъ въ гаваняхъ, принудило первоклассныя морскія державы къ неслыханнымъ дотолѣ усиліямъ, издержкамъ и вооруженію небывалаго въ исторіи флота, чтобы рѣшиться вступить съ нами въ борьбу. Одна изъ величайшихъ невыгодъ, представляемыхъ положеніемъ Россіи, заключается въ необходимости ей содержать морскія силы въ разныхъ моряхъ, въ невозможности соединить ихъ въ случаѣ войны въ одномъ пунктѣ, тогда какъ первокласснымъ морскимъ державамъ, Англіи и Франціи, весьма легко это сдѣлать со своими эскадрами, и это обстоятельство еще болѣе усложняетъ задачу морскаго управленія въ нашемъ отечествѣ.

Въ положеніи различныхъ державъ, относительно сравнительной силы ихъ флотовъ, въ послѣднее двадцатипятилѣтіе произошли большія перемѣны. Разъединенныя Италія и Германія сплотились и развитіе флота вводятъ въ число основъ своего политическаго могущества. Держава, сосѣдственная къ намъ на другой крайнѣ государства, Японія,

дѣлаетъ быстрые шаги впередъ въ созданіи боеваго флота. Другія государства: Австрія, Турція, Испанія, Данія, Швеція, даже Китай прилагаютъ попеченіе о томъ, чтобы имѣть современныя боевыя суда.

Тотъ путь, которымъ морское министерство теперь слѣдуетъ, даетъ ему возможность быть готовымъ ко всѣмъ случайностямъ, какія можетъ представить дальнѣйшій ходъ развитія международной жизни. Въ настоящее, столь обильное всякими техническими и политическими неожиданностями, время не отъ недостатка знаній и опытности зависитъ дальнѣйшее усиленіе нашего флота, но отъ тѣхъ финансовыхъ средствъ, которыя по высшимъ государственнымъ соображеніямъ окажется возможнымъ удѣлять на его развитіе.

Милостивыя слова Высочайшаго рескрипта, даннаго Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу 23 февраля 1880 года, въ день двадцатипятилѣтія управленія Его Высочествомъ морскимъ вѣдомствомъ, служатъ драгоцѣннымъ подтвержденіемъ того, что это направленіе соотвѣтствовало всегда высшимъ назначеніямъ Государя Императора.

Въ заключеніе всего вышеизложеннаго нужно ли оговариваться, что противопоставленіемъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ „Обзора“ прежняго удовлетво-



рительнаго состоянія флота послѣдующимъ улучшеніямъ отнюдь не имѣлось въ виду осуждать безусловно старое въ морскомъ вѣдомствѣ и представлять послѣдующее, какъ постепенный рядъ успѣховъ, а настоящее положеніе какъ образецъ благосостоянія и порядка. Необходимость коренныхъ преобразованій во флотѣ возникла непосредственно послѣ царствованія Государя, который искренно любилъ флотъ и много заботился о немъ. Въ числѣ исполнителей Его воли на этомъ поприщѣ были люди, составившіе себѣ своею дѣятельностію и подвигами историческое имя, и память о нихъ будетъ переходить изъ поколѣнія въ поколѣніе. Но дѣятельность людей всегда есть результатъ своего времени, а наше время, по чрезвычайной важности и многочисленности открытій въ области военно-морской науки и практики, не имѣетъ ничего себѣ подобнаго въ прошломъ.

К. Маннъ.

Составителями главъ въ представляемомъ трудѣ были  
слѣдующія лица:

*Первая часть.*

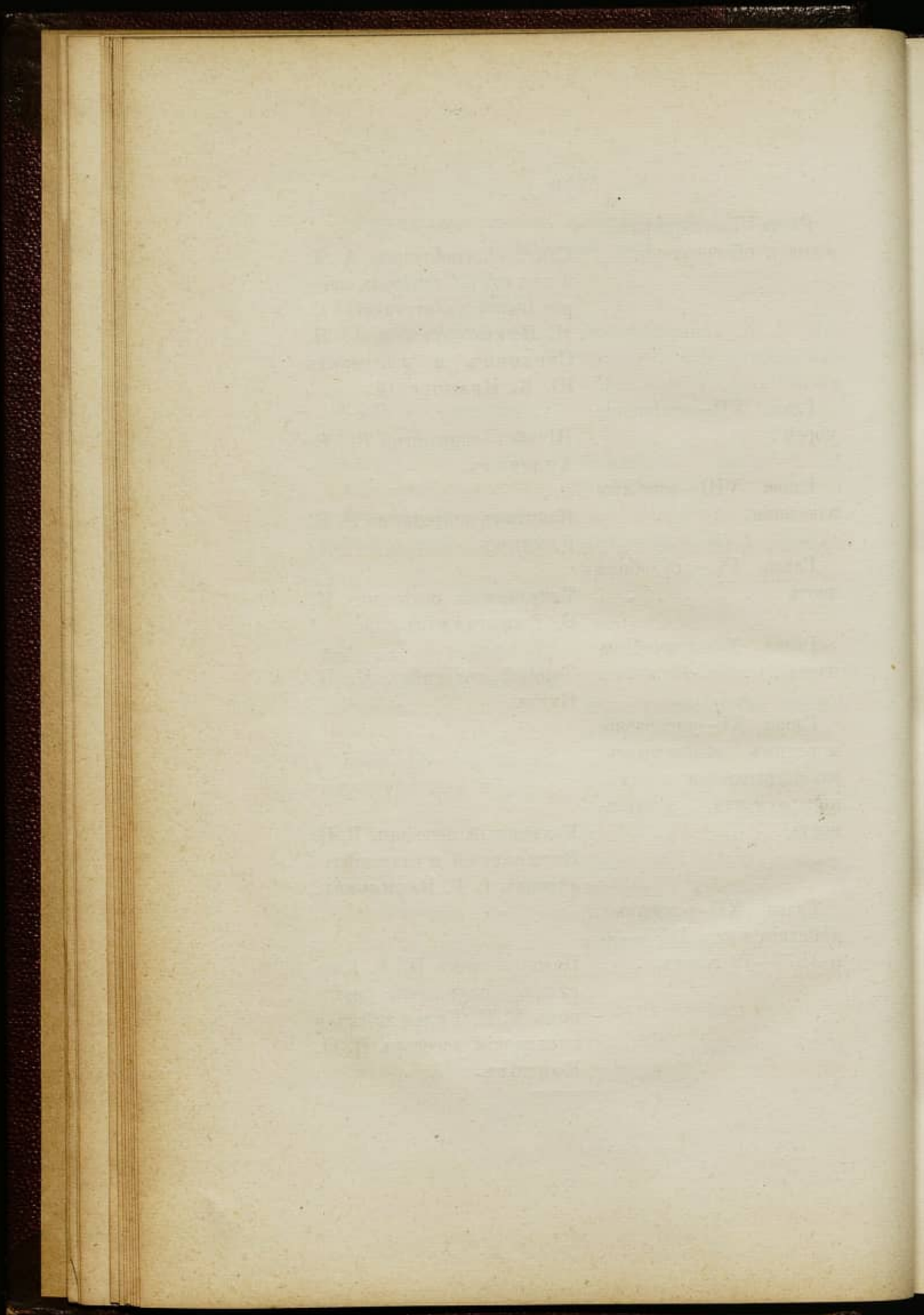
- Главы I—IV, VI и VII—  
о личномъ составѣ флота. Подполковникъ Л. А. Лю-  
бимовъ, при участіи лей-  
тенанта А. Р. Родіонова.
- Глава V—плаванія су-  
довъ въ заграничныхъ  
моряхъ . . . . . Капитанъ 1 ранга А. С. ,  
Стебневъ.
- Главы VIII и IX—ко-  
раблестроеніе . . . . . Лейтенантъ П. А. Мордо-  
винъ.

*Вторая часть.*

- Главы I, II и III—ар-  
тиллерія, обуховскій ста-  
лелитейный заводъ и мин-  
ное дѣло . . . . . Подполковникъ М. М. Ко-  
нокотинъ.
- Глава IV—порты, ад-  
миралтейства и заводы . Капитанъ С. Θ. Огород-  
никовъ, капитанъ 1 ранга  
А. М. Линденъ, полков-  
никъ Н. М. Мазуровъ,  
капитанъ 1 ранга Н. В.  
Рудановскій и коллежскій  
регистраторъ В. К. Штоф-  
регенъ.
- Глава V—коммисаріат-  
ская и провіантская ча-  
сти . . . . . Статскій совѣтникъ С. Н.  
Пыпинъ.



|                                                                                                                     |                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Глава VI—гидрографія,<br>лоція и обсерваторіи . . . . .                                                             | Статскій совѣтникъ А. Д.<br>Фефеловъ, генераль-маіо-<br>ры (нынѣ въ отставкѣ) К.<br>М. Неупокоевъ и А. Н.<br>Скрябинъ и лейтенантъ<br>Ю. К. Ивановскій. |
| Глава VII—освѣщеніе<br>морей . . . . .                                                                              | Штабсъ-капитанъ В. Ѳ.<br>Андреевъ.                                                                                                                      |
| Глава VIII—учебныя<br>заведенія . . . . .                                                                           | Капитанъ-лейтенантъ В. В.<br>Вахтинъ.                                                                                                                   |
| Глава IX — судебная<br>часть . . . . .                                                                              | Титулярный совѣтникъ К.<br>Ѳ. Виноградовъ.                                                                                                              |
| Глава X — врачебная<br>часть . . . . .                                                                              | Тайный совѣтникъ Б. И.<br>Бушъ.                                                                                                                         |
| Глава XI—управленіе<br>морскимъ вѣдомствомъ,<br>законодательная и адми-<br>нистративная дѣятель-<br>ность . . . . . | Коллежскій ассесоръ В. П.<br>Верховской и статскій со-<br>вѣтникъ І. Г. Васильевъ.                                                                      |
| Глава XII — военныя<br>дѣйствія флота 1853—56<br>и 1877—78 годовъ . . . . .                                         | Подполковникъ Н. А. Кор-<br>гуевъ, надворный совѣт-<br>никъ К. Е. Гельфрейхъ и<br>коллежскій ассесоръ Н. Ѳ.<br>Ефимовъ.                                 |





## ГЛАВА I.

### ЧИСЛЕННОСТЬ ОФИЦЕРОВЪ И НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ.

Въ концѣ 1855 года въ морскомъ вѣдомствѣ состояло: Число офицеровъ и нижнихъ чиновъ въ 1855 году.

*Офицерскихъ чиновъ* . . . . . 3,912

въ томъ числѣ:

адмираловъ и генераловъ. . . 132

штабъ-офицеровъ . . . . . 718

оберъ-офицеровъ . . . . . 3,062

*Нижнихъ чиновъ* . . . . . 125,169

въ томъ числѣ:

юнкеровъ, кадетовъ, воспитанниковъ . . . . . 1,387

кондукторовъ, унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ . . 108,019

кантонистовъ . . . . . 13,900

арестантовъ . . . . . 1,863.

Столь значительное число офицерскихъ чиновъ объясняется тѣмъ, что до войны 1853—1856 годовъ составъ нашего паруснаго флота, какъ балтійскаго, такъ и черноморскаго, былъ весьма обширенъ. Для балтій-

Причины значительности числа офицеровъ и нижнихъ чиновъ.

скаго флота существовалъ штатъ, Высочайше утвержденный 10 февраля 1826 года, по которому надлежало имѣть въ этомъ флотѣ не менѣе 27 линейныхъ кораблей. Къ этому числу было приписано 22 фрегата и 35 судовъ другихъ, меньшихъ ранговъ, не считая судовъ гребнаго флота. Въ черноморскомъ флотѣ до начала войны, кромѣ мелкихъ судовъ, находилось: 16 кораблей, 7 фрегатовъ, 5 корветовъ, 28 пароходовъ, 34 транспорта; въ прочихъ моряхъ, Бѣломъ, Каспійскомъ и у береговъ Сибири, было 68 судовъ.

Многочисленность нижнихъ чиновъ обусловливалась не только числомъ судовъ, но и назначеніемъ этихъ людей въ званіи «нестроевыхъ» къ исполненію обязанностей, нисколько несоотвѣтствующихъ значенію военнаго матроса. Нестроевые составляли цѣлую треть всего числа нижнихъ чиновъ въ морскомъ вѣдомствѣ. Съ 1829 по 1855 годъ, т. е. въ теченіи 27 лѣтъ, взято съ народа для флота 108,737 рекрутъ; изъ нихъ болѣе 34,000 человекъ поступили въ нестроевые. Эти нестроевые, составляя изъ себя рабочіе экипажи, ластовыя команды, военно-рабочія, портовые, арсенальныя, лабораторныя, маячныя, госпитальныя роты, не только въ изобиліи находились на судахъ флота и при работахъ въ адмиралтействахъ, не только въ званіи писарей, сторожей, счетчиковъ, чертежниковъ, курьеровъ, портовыхъ музыкантовъ проходили свою службу при многоразличныхъ береговыхъ учрежденіяхъ морскаго вѣдомства, не имѣя болѣею частію понятія о морской службѣ, но въ качествѣ деньщиковъ состав-



ляли прислугу должностныхъ лицъ. Казенные дома и квартиры должностныхъ лицъ были наполнены съ излишествомъ казенной прислугой, состоявшей изъ нижнихъ чиновъ, которые служили и на кухнѣ, и на конюшнѣ.

1855 годъ, годъ продолженія тяжелой войны, когда еще неокончательно выяснилась будущность пароваго флота, не могъ быть временемъ удобнымъ, чтобы начать коренныя преобразованія въ личномъ составѣ флота. Всѣ средства флота были направлены къ одной священной цѣли, защитѣ отечества. Въ Балтійскомъ морѣ часть флота вошла въ составъ оборонительныхъ средствъ Кронштадта. По нѣскольку судовъ этого же флота находилось у Выборга, Риги, Свеаборга, Або. Черноморскій флотъ въ 1855 году, можно сказать, уже не существовалъ; но изъ судовъ, находившихся при Николаевѣ, 7 пароходовъ имѣли плаваніе по рѣкамъ Бугу и Ингулу для перевозки сухопутныхъ войскъ, больныхъ и разныхъ матеріаловъ. Въ Бѣломъ морѣ, на кампанію вооружены были 53, въ Каспійскомъ 28 мелкихъ судовъ; наконецъ, у восточныхъ береговъ Сибири находились фрегаты, корветъ, 2 шкуны и 3 транспорта.

Всѣ эти суда, состоявшія въ плаваніи, далеко не требовали того числа офицеровъ и командъ, которыя у насъ имѣлись въ наличіи; но офицеры и матросы не оставались безъ дѣла. Въ сухопутной службѣ на Севастопольскихъ бастіонахъ они стяжали себѣ безсмертную славу; дѣйствіями своими при возведеніи и

Несвоевременность въ 1855 году сокращеній въ числѣ офицеровъ и нижнихъ чиновъ.

защитѣ береговыхъ батарей во всѣхъ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ появленіе непріятельскихъ флотовъ грозило опасностью, они оказывали неоцѣненное содѣйствіе сухопутнымъ войскамъ. Притомъ въ 1855 году, морское управленіе было усиленно занято постройкой новыхъ винтовыхъ судовъ, какъ для дальнѣйшей защиты нашихъ береговъ, такъ и для того, чтобы немедленно по заключеніи мира отправить паровыя суда въ дальнія и продолжительныя плаванія для морскаго образованія офицеровъ и матросовъ. Не говоря уже о томъ, что суда эти требовали укомплектованія, но вести усиленные кораблестроительныя работы въ то время было не мыслимо безъ дѣятельнаго участія казенныхъ людей на верфяхъ и адмиралтействахъ. Не менѣе того, въ 1855 году, во время пребыванія ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА въ Николаевѣ, было испрошено Высочайшее разрѣшеніе: часть остающихся въ черноморскомъ вѣдомствѣ рекрутъ и матросовъ, недавно поступившихъ на службу, передать въ управленіе южной арміи. Такихъ людей было передано изъ морскаго вѣдомства 9,644.

Мѣры къ сокращенію числа офицеровъ по заключеніи мира.

По заключеніи Парижскаго мира, когда Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ могъ перейти отъ напряженной дѣятельности военнаго времени къ спокойному и правильному устройству различныхъ частей морскаго управленія, оказалось, что значительное сокращеніе числа судовъ въ нашемъ флотѣ, вслѣдствіе уничтоженія черноморскаго флота во время войны и ограниченія числа судовъ парижскимъ трактатомъ,



произвело избытокъ въ личномъ составѣ офицеровъ. По расчетамъ, составленнымъ министерствомъ, избытокъ офицеровъ противъ потребности флота въ 1859 году оказался весьма значительнымъ, а именно составлялъ: адмираловъ и генераловъ—53, штабъ-офицеровъ—172 и оберъ-офицеровъ—608. Не будучи заняты почти никакою службою, они заграждали возможность къ производству своимъ сослуживцамъ, которые несли дѣйствительную службу.

Вслѣдствіе этого было рѣшено приступить къ уменьшенію числа офицеровъ и къ согласованію числа ихъ съ дѣйствительною потребностью судоваго состава. Для этого были приняты три слѣдующія, существенно важныя, мѣры: 1) расширено увольненіе офицеровъ на коммерческія суда на выгодныхъ для увольняемыхъ условіяхъ; 2) сокращено число принимаемыхъ въ морскія учебныя заведенія и 3) учрежденъ резервъ для офицерскихъ чиновъ.

По закону, изданному еще въ 1802 году, морскому министерству предоставлено, по мѣрѣ возможности, отпускать офицеровъ, унтеръ-офицеровъ и матросовъ для службы на судахъ, принадлежащихъ купцамъ 1-й и 2-й гильдіи, или акціонернымъ компаніямъ, а также членамъ с.-петербургскаго Императорскаго яхтъ клуба; офицерамъ, служащимъ на коммерческихъ судахъ, предоставлено право носить военную форму съ нѣкоторымъ отличіемъ отъ состоящихъ на дѣйствительной службѣ, и производится отъ морскаго министерства половинное по чинамъ жалованье;

Увольненіе офицеровъ на коммерческія суда.

служба же на коммерческих судахъ, какъ офицерамъ, такъ и нижнимъ чинамъ, зачисляется въ дѣйствительную со всѣми преимуществами.

Мѣра эта представляется выгодною и для морскаго вѣдомства и для нашей торговли. Доставляя незанятымъ дѣйствительною службою офицерамъ случай поддерживать свои морскія познанія и сокращая расходы казны на довольствіе офицеровъ, она восполняетъ въ нашихъ коммерческихъ предпріятіяхъ, соединенныхъ съ морскою дѣятельностію, весьма ощутительный недостатокъ въ морскихъ специалистахъ.

Въ отчетный періодъ число офицеровъ морскаго вѣдомства, находившихся на коммерческих судахъ, обыкновенно превышало цифру 100 человекъ въ годъ, и офицеры эти имѣли въ пароходныхъ обществахъ и компаніяхъ весьма разнообразный кругъ дѣятельности: служили на судахъ въ должности командировъ, ихъ помощниковъ и механиковъ; завѣдывали на берегу разными мастерскими; состояли агентами пароходныхъ обществъ въ иностранныхъ и русскихъ портахъ и наконецъ привлекались къ управленію конторами пароходныхъ обществъ и къ исправленію разныхъ должностей въ правленіяхъ.

Во всѣ двадцать пять лѣтъ морское министерство только два раза вызывало нѣкоторыхъ изъ нихъ на дѣйствительную службу, вслѣдствіе политическихъ обстоятельствъ, а именно въ 1863 и въ 1877 годахъ; но въ первый разъ число вызванныхъ къ общему числу офицеровъ, служившихъ на коммерческих судахъ,



составляло лишь около 8%, причемъ были вызваны только лейтенанты, поровну изъ всѣхъ обществъ. Во второй разъ вызваны исключительно механики, въ которыхъ ощущался большой недостатокъ, вслѣдствіе быстрой постройки и вооруженія болѣе 100 миноносокъ. Всего было при этомъ вызвано на дѣйствительную службу лишь шестеро; но, по собственному желанію, въ томъ же 1877 году, поступило на дѣйствительную службу изъ лицъ уволенныхъ на коммерческія суда еще 36 человекъ, что вмѣстѣ съ вызванными механиками составило около 38%.

Съ тою же цѣлю уменьшенія числа офицеровъ рѣшено было сократить число выпускаемыхъ въ офицеры изъ морскихъ учебныхъ заведеній 1-го рода, чрезъ сокращеніе числа воспитанниковъ въ этихъ заведеніяхъ, такъ какъ 150 новыхъ офицеровъ въ годъ, которые выпускались училищами, было слишкомъ велико сравнительно съ потребностью. Для этого морское министерство еще въ 1857 году закрыло дальнѣйшее зачисленіе дѣтей въ кандидатскіе списки училищъ; въ видахъ же какъ скорѣйшаго приведенія въ соразмѣрность числа уже находящихся въ училищахъ воспитанниковъ съ потребностью въ офицерахъ, такъ и для ускоренія преобразования учебныхъ заведеній на началахъ отдѣленія образованія общаго отъ спеціальнаго, въ 1862 году предоставило родителямъ брать изъ морскихъ учебныхъ заведеній своихъ дѣтей, неоказывающихъ призванія къ морю, и продолжать ихъ воспитаніе по своему усмотрѣнію, на счетъ особо назначаемой на каждаго

Сокращеніе числа воспитывающихся въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ.

отъ морскаго вѣдомства суммы. Кромѣ того въ томъ же году, по соглашенію съ министерствомъ народнаго просвѣщенія, изъ воспитанниковъ низшихъ классовъ этихъ заведеній образованы три гимназіи: въ Петербургѣ, Кронштадтѣ и Николаевѣ. Этою мѣрою воспитанникамъ не былъ прегражденъ путь къ поступленію въ морскую службу, если въ сознательномъ уже возрастѣ они будутъ чувствовать призваніе посвятить себя этому трудному поприщу и окажутся достойными по состязательному экзамену; но за то тѣ изъ нихъ, которые не имѣли расположенія или способности къ морскому дѣлу, могли получить такое образованіе, которое не воспрепятствуетъ имъ быть полезными на другомъ избранномъ ими пути.

По выпускѣ въ 1862 году изъ морскихъ учебныхъ заведеній на дѣйствительную службу, въ нихъ оставалось 992 воспитанника. — Изъ этого числа:

|                                          |      |
|------------------------------------------|------|
| переведено въ гимназіи . . . . .         | 253. |
| уволено на попеченіе родителей . . . . . | 151. |

Число воспитанниковъ, слѣдовательно, сократилось на 404.

Такимъ образомъ, къ концу 1862 года въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ 1-го рода осталось воспитанниковъ 588.

Учрежденію резервныхъ списковъ для офицеровъ.

Но обѣ эти мѣры не могли еще дать результатовъ, соотвѣтственныхъ настоятельности и размѣрамъ преслѣдуемой цѣли, и въ декабрѣ 1859 года министерство нашлось вынужденнымъ испросить Высочайшее раз-



рѣшеніе: 1) уволить отъ службы на льготныхъ условіяхъ, съ производствомъ въ слѣдующіе чины и съ пенсіями по послѣднему чину, вице-адмираловъ и генераль-лейтенантовъ, имѣющихъ 50 лѣтъ службы и прослужившихъ въ этихъ чинахъ 5 лѣтъ; контръ-адмираловъ и генераль-маіоровъ, имѣющихъ службы 35 лѣтъ и состоящихъ въ чинѣ 5 лѣтъ; капитановъ 1-го ранга и полковниковъ, имѣющихъ службы 30 лѣтъ и состоящихъ въ чинѣ 5 лѣтъ и, наконецъ, всѣхъ прочихъ штабъ и оберъ-офицеровъ, имѣющихъ службы 30 лѣтъ и состоящихъ въ чинѣ 3 года; и 2) за тѣмъ остальныхъ сверхкомплектныхъ адмираловъ, генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ зачислить по резервному флоту съ сохраненіемъ имъ одного лишь жалованья по чинамъ, съ правомъ жить гдѣ пожелаютъ, носить мундиръ и эполеты, считать имъ службу за дѣйствительную къ пенсіи, но безъ правъ на производство и награды и, по мѣрѣ выслуги сроковъ, указанныхъ въ предыдущемъ пунктѣ, увольнять ихъ отъ службы съ производствомъ въ слѣдующіе чины и съ пенсіями.

На этихъ основаніяхъ, въ концѣ 1859 и въ теченіи 1860 годовъ было зачислено въ резервъ: адмираловъ и генераловъ 21, штабъ и оберъ-офицеровъ 640. Въ послѣдующіе годы въ резервъ увольнялось уже незначительное число офицеровъ, такъ что общая цифра ихъ постепенно сокращалась отъ убыли въ отставку выслуживающихъ установленные для резерва сроки, и съ 1879 года въ резервѣ уже находилось: адмираловъ и генераловъ—3, штабъ и оберъ офицеровъ—45.

Вызванная совершенно исключительными обстоятельствами,—съ одной стороны результатами войны, а съ другой кореннымъ переворотомъ, совершившимся во флотахъ замѣною парусныхъ судовъ судами съ винтовымъ двигателемъ, мѣра эта была наиболѣе рѣзкая изъ всѣхъ мѣръ, принятыхъ въ морскомъ вѣдомствѣ во все время прошедшаго двадцатипятилѣтія. Хотя при примѣненіи ея и были употребляемы всѣ средства, чтобы смягчить ее, но неменѣе того только громадность той пользы, которую она приносила съ собою, могла обусловить ея появленіе. Дѣйствительно, отъ нея зависило подвинуть линію производства въ личномъ составѣ, слѣдовательно сдѣлать возможнымъ замѣщеніе должностей лицами болѣе молодыми и способными воспринять результаты послѣдняго переворота во флотахъ, лицами, для которыхъ не пропадетъ даромъ школа заграничныхъ плаваній, въ которыхъ флотъ будетъ имѣть *современныхъ* моряковъ. Но высшему морскому управленію необходимо было озаботиться въ тоже время, чтобы впредь не могла произойти такая печальная случайность, нужно было принять мѣры, чтобы число офицеровъ всегда по возможности близко соотвѣтствовало дѣйствительной въ нихъ потребности и чтобы тѣ изъ нихъ, которые по своимъ лѣтамъ и здоровью не могутъ болѣе продолжать службы находили въ отставкѣ достаточное обезпеченіе къ жизни. Первое достигнуто установленіемъ табелей комплектаціи судовъ для каждаго изъ нихъ, какъ вызывается дѣйствительною потребностью, а не на основаніи штатовъ и ранговъ, составленныхъ по



теоретическимъ соображеніямъ; второе—учрежденіемъ и развитіемъ эмеритальной пенсіонной кассы.

Быстро слѣдовавшія одно за другимъ изобрѣтенія въ судостроеніи и артиллеріи и явившееся вслѣдствіе этого разнообразіе въ типахъ судовъ, въ ихъ вооруженіи и механизмахъ сдѣлали невозможнымъ существованіе всякихъ штатовъ и табелей, основанныхъ на расчетахъ на нѣсколько лѣтъ впередъ. Вслѣдствіе этого въ 1862 году признано было за лучшее, въ основаніе составленія табелей комплектаціи судовъ принять каждое изъ наличныхъ судовъ флота, а не штатное положеніе и ранги судовъ, какъ было прежде. Такія табели, сообразно перемѣнамъ въ наличномъ составѣ судовъ, положено ежегодно исправлять въ инспекторскомъ департаментѣ и разсылать къ руководству по морскому вѣдомству.

Установленіе табелей комплектаціи судовъ для каждаго изъ нихъ, а не по рангамъ.

На основаніи этихъ табелей потребность въ офицерахъ въ концѣ 1862 года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Сравненіе потребности въ числѣ офицеровъ съ наличіемъ ихъ.

|                                                |                 | Судовая<br>потребность. | Береговая<br>потребность. | Всего. |
|------------------------------------------------|-----------------|-------------------------|---------------------------|--------|
| Флотскихъ                                      | штабъ-офицеровъ | 170                     | 129                       | 299    |
|                                                | оверъ —         | 658                     | 83                        | 741    |
| офицеровъ корпуса морской артиллеріи . . . . . |                 |                         |                           |        |
|                                                |                 | 24                      | 56                        | 80     |
| — корпуса флотскихъ штурмановъ . . . .         |                 |                         |                           |        |
|                                                |                 | 230                     | 197                       | 427    |
| — корпуса инженеръ-механиковъ . . . . .        |                 |                         |                           |        |
|                                                |                 | 183                     | 34                        | 217    |
| Итого. .                                       |                 | 1265                    | 499                       | 1764   |

Между тѣмъ въ наличіи въ концѣ 1862 года, кромѣ состоящихъ въ резервѣ, въ безсрочномъ отпуску, на службѣ на коммерческихъ судахъ и въ другихъ вѣдомствахъ, имѣлось:

|           |   |                                                                                                                       |      |
|-----------|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| ФЛОТСКИХЪ | { | штабъ-офицеровъ . . . . .                                                                                             | 341  |
|           |   | оберъ — . . . . .                                                                                                     | 688  |
|           |   | офицеровъ корпуса морской артиллеріи . . . . .                                                                        | 115  |
| —         | — | штурмановъ . . . . .                                                                                                  | 445  |
| —         | — | корабельныхъ инженеровъ . . . . .                                                                                     | 103  |
| —         | — | инженеръ-механиковъ . . . . .                                                                                         | 192  |
| —         |   | строительной части . . . . .                                                                                          | 58   |
| —         |   | арсенальныхъ ротъ, ластовыхъ ко-<br>мандъ, рабочихъ экипажей, шкиперовъ и артил-<br>лерійскихъ содержателей . . . . . | 379. |

Такимъ образомъ оказывалось:

*въ излишество:*

|           |                                      |    |
|-----------|--------------------------------------|----|
| ФЛОТСКИХЪ | штабъ-офицеровъ . . . . .            | 42 |
| офицеровъ | корпуса морской артиллеріи . . . . . | 35 |
| —         | — ФЛОТСКИХЪ штурмановъ . . . . .     | 18 |

*не доставало:*

|           |                                       |     |
|-----------|---------------------------------------|-----|
| ФЛОТСКИХЪ | оберъ-офицеровъ . . . . .             | 53  |
| офицеровъ | корпуса инженеръ-механиковъ . . . . . | 25. |

Съ этого времени число наличныхъ офицеровъ и потребность въ нихъ измѣнялась и къ 1-му мая 1879 года выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

|                                                |                             | Наличіе. | Потребность |
|------------------------------------------------|-----------------------------|----------|-------------|
| ФЛОТСКИХЪ                                      | { штабъ-офицеровъ . . . . . | 580      | 549         |
|                                                | { оберъ — . . . . .         | 708      | 778         |
| офицеровъ корпуса морской артиллеріи . . . . . |                             | 301      | 270         |



|                                          |     |      |
|------------------------------------------|-----|------|
| офицеровъ корпуса флотскихъ штурмановъ . | 453 | 446  |
| — — корабельныхъ инженеровъ.             | 133 | 133  |
| — — инженеръ-механиковъ . . .            | 483 | 562  |
| — строительной части . . . . .           | 49  | 49   |
| — состоящихъ по адмиралтейству .         | 255 | 234. |

Изъ сопоставленія цифръ наличія и потребности офицеровъ въ 1862 году и въ настоящее время, видно, что въ обоихъ случаяхъ при излишкѣ въ штабъ-офицерахъ флота и въ офицерахъ корпуса морской артиллеріи оказывался некомплектъ въ оберъ-офицерахъ и въ инженеръ-механикахъ. Некомплектъ этотъ не представляетъ большихъ неудобствъ, такъ какъ, въ случаѣ надобности, можетъ быть пополненъ офицерами, состоящими на коммерческихъ судахъ, а также гардемарины и кондукторами.

Что касается до излишка штабъ-офицеровъ, то нѣкоторый избытокъ ихъ всегда былъ и будетъ существовать, такъ какъ потребность въ штабъ-офицерахъ для служебныхъ назначеній гораздо менѣе сравнительно съ оберъ-офицерами. Но въ 1879 году Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ достигъ своего самаго завѣтнаго желанія и неуклоннаго стремленія предоставить тѣмъ офицерамъ, которые по своимъ лѣтамъ и здоровью не могутъ долѣе продолжать службы, пенсію въ отставку, дающую имъ обеспеченное существованіе. Состояніе эмеритальной кассы морскаго вѣдомства дало возможность значительно увеличить съ 1879 года всѣ вообще эмеритальныя пенсіи. Высочайшимъ же повелѣніемъ 5 марта 1879 года

штабъ-офицерамъ, желающимъ оставить службу послѣ 35 лѣтъ службы, дарована весьма важная льгота, а именно: разрѣшено такихъ лицъ, не взирая на число лѣтъ выслуги ихъ въ чинѣ, производить при отставкѣ въ слѣдующіе чины и назначать имъ пенсіи по новому чину. По 1-е ноября 1879 года правомъ на увольненіе въ отставку съ повышеніемъ въ чинѣ и съ пенсіею по этому высшему чину воспользовалось уже 37 флотскихъ, 47 корпусныхъ штабъ-офицеровъ и 46 оберъ-офицеровъ. Для всѣхъ этихъ лицъ выходъ въ отставку не уменьшился, а увеличился ихъ содержаніе. При нынѣ существующихъ условіяхъ, капитанъ 1-го ранга, прослужившій 35 лѣтъ, не занимающій штатной должности и не назначаемый въ плаваніе, пользуется годовымъ содержаніемъ въ 1380 руб. Выходя въ отставку съ производствомъ въ слѣдующій чинъ, онъ получаетъ пенсіи изъ государственнаго казначейства и эмеритальной кассы 1834 руб.; штабъ-капитанъ одного изъ корпусовъ морскаго вѣдомства, при тѣхъ же обстоятельствахъ, вмѣсто 672 руб. получаетъ 736 руб.

Отношеніе числа офицеровъ какъ боевой силы флота къ небоевой.

Слѣдующія цифры показываютъ, какъ увеличилось въ теченіи двадцатипятилѣтія число офицеровъ, несущихъ боевую службу, въ сравненіи съ служащими на берегу.

*Находилось:*

адмираловъ и генераловъ:

въ 1860 г.    въ 1869 г.    въ 1879 г.

изъ общаго числа:

114 ч.    121 ч.    141 ч.

въ резервѣ . . . . 16 —    15 —    3 —



|                          |      |      |      |
|--------------------------|------|------|------|
| на коммерческихъ су-     |      |      |      |
| дахъ . . . . .           | » ч. | 1 ч. | » ч. |
| на службѣ въ другихъ     |      |      |      |
| вѣдомствахъ. . . . .     | 18 — | 22 — | 25 — |
| на службѣ въ мор-        |      |      |      |
| скомъ министерствѣ, пор- |      |      |      |
| товыхъ управленіяхъ,     |      |      |      |
| учебныхъ заведеніяхъ и   |      |      |      |
| береговыхъ командахъ .   | 66 — | 68 — | 75 — |
| собственно на флотъ .    | 14 — | 15 — | 38 — |

штабъ и оберъ-офицеровъ:

въ 1860 г. въ 1869 г. въ 1879 г.

изъ общаго числа:

|                      |          |          |          |
|----------------------|----------|----------|----------|
|                      | 3,886 ч. | 3,003 ч. | 3,068 ч. |
| въ резервѣ . . . . . | 85 —     | 208 —    | 45 —     |
| въ безсрочномъ от-   |          |          |          |
| пуску. . . . .       | 29 —     | 17 —     | 13 —     |
| на коммерческихъ су- |          |          |          |
| дахъ . . . . .       | 206 —    | 152 —    | 118 —    |
| на службѣ въ другихъ |          |          |          |
| вѣдомствахъ. . . . . | 35 —     | 60 —     | 30 —     |

|                          |         |         |         |
|--------------------------|---------|---------|---------|
| Въ морскомъ министер-    |         |         |         |
| ствѣ, портовыхъ упра-    |         |         |         |
| вленіяхъ, учебныхъ за-   |         |         |         |
| веденіяхъ, въ береговыхъ |         |         |         |
| командахъ . . . . .      | 1,770 — | 670 —   | 737 —   |
| собственно на флотъ.     | 1,761 — | 1,896 — | 2,125 — |

Такимъ образомъ оказывается, что находилось на

службѣ собственно на флотѣ, составляя боевую силу флота:

|            | адмираловъ и<br>генераловъ.       | штабъ и оберъ-<br>офицеровъ.      |
|------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| въ 1860 г. | 12,3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> | 45,3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> |
| — 1869 —   | 12,4 <sup>9</sup> / <sub>10</sub> | 63,1 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> |
| — 1879 —   | 27,0 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> | 69,3 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> |

Постепенное  
сокращеніе числа  
нижнихъ чиновъ.

Число нижнихъ чиновъ, составлявшее въ концѣ 1855 года огромную цифру—125,169, постоянно сокращалось и не превышало въ январѣ:

|           |         |           |         |
|-----------|---------|-----------|---------|
| 1857 года | 85,067. | 1869 года | 23,496. |
| 1858 —    | 59,846. | 1870 —    | 20,986. |
| 1859 —    | 51,663. | 1871 —    | 24,195. |
| 1860 —    | 53,054. | 1872 —    | 25,130. |
| 1861 —    | 55,686. | 1873 —    | 26,081. |
| 1862 —    | 48,593. | 1874 —    | 24,498. |
| 1863 —    | 39,327. | 1875 —    | 25,623. |
| 1864 —    | 45,471. | 1876 —    | 25,795. |
| 1865 —    | 40,426. | 1877 —    | 25,739. |
| 1866 —    | 37,373. | 1878 —    | 28,920. |
| 1867 —    | 31,892. | 1879 —    | 26,683. |
| 1868 —    | 28,184. |           |         |

Исключеніе въ этомъ постоянномъ сокращеніи составляетъ лишь цифра, показанная къ 1 января 1864 года, и цифры 1871—1878 годовъ, но это объясняется приведеніемъ флота на военное положеніе въ 1863 году, а въ послѣдніе годы, кромѣ того, увеличеніемъ числа судовъ флота и введеніемъ въ составъ его миноносокъ.



Столь значительное сокращеніе нижнихъ чиновъ съ 1855 года отчасти обуславливается уменьшеніемъ числа военныхъ судовъ и сокращеніемъ числа командъ на этихъ судахъ. Чрезвычайная дороговизна постройки броненосныхъ судовъ, не только сравнительно съ прежними парусными, но и съ паровыми, побудило всѣ флоты, безъ пожертвованія боевой силы, сократить число своихъ наличныхъ судовъ. Кромѣ того, современные суда, снабженныя многоразличными механическими приспособленіями, не требуютъ такихъ многочисленныхъ командъ, какъ прежнія; а такъ какъ излишнее число людей на судахъ стѣснительно для судовой жизни, вредитъ службѣ и причиняетъ болѣзни, то, при опредѣленіи комплектаціи каждаго вновь построеннаго судна, въ морскомъ министерствѣ строго взвѣшивалась дѣйствительная потребность въ людяхъ.

Но всѣ эти причины имѣли лишь второстепенное вліяніе на сокращеніе числа нижнихъ чиновъ во флотѣ. Главною причиною было то обстоятельство, что все это время Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ неуклонно преслѣдовалъ цѣль уменьшенія береговыхъ командъ, такъ называемыхъ «нестроевыхъ» нижнихъ чиновъ, съ замѣною обязательнаго труда вольнонаемнымъ тамъ, гдѣ къ этому представлялась какая нибудь возможность, дабы не отвлекать рекрутскою повинностью отъ плуга и отъ свободнаго производительнаго труда ни одного лишняго человѣка. Береговыя команды, составившія къ концу 1855 года гро-



мадную цифру—63,163 человекъ, не превышали къ концу 1879 года 822 человекъ.

Упраздненіе сословія кантонистовъ.

Мѣры въ этомъ направленіи начались упраздненіемъ сословія кантонистовъ.

Еще во времена Петра Великаго, при образованіи регулярной арміи, дѣти солдатъ сдѣлались достояніемъ службы; ихъ приписывали къ полкамъ «въ уваженіе пользы войскъ» и затѣмъ зачисляли на службу, видя въ этомъ облегченіе народа въ рекрутской повинности. Это положило начало кантонистамъ, и сословіе это не прекращало своего существованія во всѣ послѣдующія царствованія, комплектуя собою сперва гарнизонныя школы при полкахъ и портахъ. При Императорѣ Павлѣ I, въ С.-Петербургѣ былъ учрежденъ Императорскій Военно-сиротскій Домъ, въ которомъ было два отдѣленія: одно для дѣтей благородныхъ родителей, другое для солдатскихъ дѣтей. Въ послѣднее принимались солдатскія дѣти всѣхъ вѣдомствъ, не ограничивая числа. По достиженіи 18-ти лѣтняго возраста, воспитанники Сиротскаго Дома отсылались въ полки по назначенію начальства, по преимуществу въ тѣ, гдѣ служатъ ихъ родители и родственники. Съ учрежденіемъ Сиротскаго Дома, всѣ гарнизонныя школы преобразованы въ военно-сиротскія заведенія, которыя были какъ-бы отдѣленіями Дома. Въ 1824 году всѣ военно-сиротскія отдѣленія были переданы въ непосредственное вѣдѣніе главнаго надъ военными поселеніями начальника, графа Аракчеева, а въ 1826 году переименованы въ роты, баталіоны и полубаталіоны. На ос-



нованіи Высочайше утвержденнаго въ этомъ послѣднемъ году положенія о кантонистахъ, всѣ солдатскія дѣти мужескаго пола, по самому своему происхожденію, подлежали обязательной службѣ. Солдатскими дѣтьми признавались: всѣ сыновья, прижитые нижними чинами не изъ дворянъ, во время нахождения ихъ на службѣ; сыновья, коими матери, при поступленіи мужей на службу, остались беременны; сыновья отставныхъ нижнихъ чиновъ, какъ изъ рекрутъ, такъ и вольноопредѣляющихся на общій рекрутскій срокъ; всѣ незаконнорожденные дѣти мужескаго пола отъ солдатокъ, женъ рекрутъ при жизни мужей, отъ солдатскихъ дѣвокъ и подкидышей къ нижнимъ чинамъ.

Повинность кантонистовъ чрезвычайно увеличивала тягость рекрутской повинности, и безъ того крайне тяжелой. Рекрутская повинность отрывала сначала одного работника отъ семьи; повинностью кантонистовъ эти обязательныя отношенія переносились на все поколѣніе солдата или матроса, передаваясь даже черезъ женскую линію.

И такія тягости, лежавшія на населеніи, нисколько не вознаграждались выгодами службы.

Въ 1855 году кантонистовъ въ морскомъ вѣдомствѣ состояло:

|                                               |        |
|-----------------------------------------------|--------|
| при родителяхъ . . . . .                      | 10,320 |
| въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ . . . . .    | 3,440  |
| въ сухопутныхъ учебныхъ заведеніяхъ . . . . . | 140.   |
| Въ физическомъ отношеніи кантонисты имѣли до  |        |

такой степени жалкій, болѣзненный видъ, что «для лучшаго вида фронта» въ старшія ихъ роты стали принимать изъ сдаточныхъ. Преобладающія болѣзни между кантонистами были золотуха и туберкулезное худосочіе съ пораженіемъ грудныхъ органовъ; смертность доходила до 21% наличнаго числа кантонистовъ. Въ нравственномъ отношеніи они давали еще болѣе неутѣшительный результатъ, такъ какъ, не превышая 8% всего числа морскихъ чиновъ, они составляли 20% ежегоднаго числа преступниковъ изъ этихъ чиновъ. Въ теченіи 10 лѣтъ по 1856 годъ, изъ морскихъ учебныхъ заведеній было выпущено во флотъ унтеръ-офицерами и фейерверкерами только 900 человекъ, т. е. по 90 человекъ въ годъ.

Быть кантонистовъ былъ подвергнутъ въ 1855 году подробному изслѣдованію въ морскомъ вѣдомствѣ, и данныя, полученныя такимъ образомъ, послужили матеріаломъ для составленія положенія объ освобожденіи всѣхъ кантонистовъ въ Россіи. По силѣ Всемилости-вѣйшаго манифеста 26 августа 1856 года, постановленія о зачисленіи дѣтей нижнихъ чиновъ въ военное и морское вѣдомства прекратили свое дѣйствіе, а числившіяся уже въ этихъ вѣдомствахъ дѣти переданы родителямъ и родственникамъ для зачисленія въ свободныя сельскія и городскія сословія. Родителямъ, родственникамъ и воспитателямъ, на попеченіи которыхъ оставались дѣти, предоставлено было право пользоваться отъ правительства провіантскимъ и сиротскимъ пособіями, отпускавшимися на этихъ дѣтей; впослед-



ствіи же, довольствіе, отпускавшееся натурою, было переложено на денежный окладъ въ размѣрѣ, смотря по возрасту дѣтей, отъ 3 р. 50 коп. до 12 руб. въ годъ.

Съ 1858 года въ морскомъ вѣдомствѣ уже не числилось вовсе кантонистовъ при родителяхъ и состояло только нѣкоторое число ихъ, оставшихся въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ. Къ 1-му января 1860 года въ двухъ учебныхъ морскихъ экипажахъ и въ школахъ писарей и содержателей находилось изъ числа бывшихъ кантонистовъ всего 452.

Казенный трудъ матроса на берегу имѣлъ до 1856 года въ морскомъ вѣдомствѣ самое обширное и разнообразное примѣненіе. Въ 1855 году въ морскомъ вѣдомствѣ находились слѣдующія береговые команды, не несшія вовсе морской боевой службы:

Уираздненіе по-  
строеныхъ съ па-  
мѣною вольнона-  
емными.

5 ластовыхъ экипажей, имѣвшіе обязанностію занимать караулы въ портовыхъ учрежденіяхъ и употреблявшіеся для валовыхъ работъ;

20 рабочихъ экипажей, для кораблестроительныхъ работъ;

41 портовая рота разныхъ наименованій, а именно: 17 адмиралтейскихъ, 4 конюшенныя, 5 комисаріатскихъ, 5 для надзора за казенными зданіями, 1 служительская при зданіяхъ главнаго адмиралтейства въ Петербургѣ, 6 госпитальныхъ и 3 маячныхъ;

10 артиллерійскихъ ротъ, а именно: 8 арсенальныхъ и 2 лабораторныя; и

10 военно рабочихъ ротъ, для работъ по строительной части.

Легкость назначенія для разныхъ работъ въ адмиралтействахъ нижнихъ чиновъ и возможность пользоваться повидимому даровымъ, но въ сущности весьма дорого стоющимъ трудомъ, имѣли весьма вредное вліяніе на наши адмиралтейства и усвоили въ нихъ и вообще въ портахъ самое безрасчетное употребленіе рабочей силы. Въ 1856 году въ этихъ береговыхъ командахъ находилось до 47,400 человекъ. Численность береговыхъ командъ уменьшалась затѣмъ въ слѣдующей постепенности:

|              |        |              |       |
|--------------|--------|--------------|-------|
| въ 1857 году | 33,059 | въ 1869 году | 2,991 |
| — 1858 —     | 29,111 | — 1870 —     | 1,182 |
| — 1859 —     | 23,146 | — 1871 —     | 1,455 |
| — 1860 —     | 22,018 | — 1872 —     | 1,544 |
| — 1861 —     | 20,552 | — 1873 —     | 1,709 |
| — 1862 —     | 17,849 | — 1874 —     | 2,268 |
| — 1863 —     | 12,310 | — 1875 —     | 1,967 |
| — 1864 —     | 5,838  | — 1876 —     | 1,642 |
| — 1865 —     | 5,832  | — 1877 —     | 1,533 |
| — 1866 —     | 5,731  | — 1878 —     | 1,529 |
| — 1867 —     | 4,656  | — 1879 —     | 822   |
| — 1868 —     | 4,206  |              |       |

Сокращеніе числа нестроевыхъ, съ замѣною ихъ вольнонаемными, началось въ 1857 году упраздненіемъ 17-ти адмиралтейскихъ ротъ, при чемъ 3 роты переведены въ ластовые экипажи, а остальные люди уволены въ отставку и во временной отпускъ.

Въ 1859 году упразднена состоявшая при московскомъ



адмиралтейскомъ комисіонерствѣ портовая комисаріатская рота.

Въ 1860 году прекращенъ въ строительной части морскаго вѣдомства казенный трудъ, и по этому случаю упразднены 10 военно-рабочихъ ротъ, нижніе чины коихъ переданы въ военно-сухопутное вѣдомство.

Въ томъ же 1860 году, по случаю введенія новыхъ штатовъ центральныхъ и портовыхъ учрежденій морскаго министерства, были упразднены 4 конюшенныя и служительская роты при зданіяхъ главнаго адмиралтейства, а равно рота писарей и типографчиковъ морскаго министерства и курьерская команда, такъ какъ всѣхъ этихъ людей, на основаніи новыхъ штатовъ, слѣдовало замѣнить вольнонаемными. Въ этихъ ротахъ числилось 3,577 нижнихъ чиновъ. Изъ этого числа оставлено было на время при министерствѣ и портовыхъ управленіяхъ 1,165 нижнихъ чиновъ, на случай затрудненій въ пріисканіи сразу достаточнаго числа вольнонаемныхъ людей.

Въ 1862 году упразднены рабочіе экипажи и замѣня ихъ образованы кадры постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ. При этомъ лучшіе люди рабочихъ экипажей, по искусству и благонадежности, были обращены въ число постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ морскаго вѣдомства, со всѣми правами, предоставленными вольнонаемнымъ, за исключеніемъ права оставлять службу по собственному желанію впредь до выслуги сроковъ обязательной службы.

Въ 1863 году въ балтійскихъ портахъ упразднены

ластовые экипажи и всѣ существовавшія еще въ то время портовые роты, кромѣ госпитальныхъ, съ замѣною ихъ однимъ портовымъ экипажемъ въ Кронштадтѣ, однимъ въ Петербургѣ и по одной портовой ротѣ въ Ревелѣ и Свеаборгѣ. Изъ арсенальныхъ и лабораторныхъ ротъ балтійскихъ портовъ сформированы двѣ артиллерійскія роты: одна въ Петербургѣ и одна въ Кронштадтѣ.

Въ 1864 году мѣра упраздненія ластовыхъ экипажей и портовыхъ ротъ распространена на порты Чернаго и Каспійскаго морей, при чемъ въ Николаевѣ и Астрахани сформированы по одному портовому экипажу и по одной артиллерійской ротѣ, а въ Севастополѣ одна портовая рота.

Въ 1869 году упразднены петербургскій и кронштадтскій портовые экипажи и ревельская портовая рота и образованы при двухъ флотскихъ экипажахъ лишь нестроевыя роты, одна въ Петербургѣ и одна въ Кронштадтѣ, для зачисленія въ нихъ тѣхъ неспособныхъ нижнихъ чиновъ, которые не въ состояніи нести судовой службы, но на которыхъ можетъ быть возложена обязанность по охраненію казеннаго имущества и по надзору за арестованными, несомѣстимая съ вольнонаемнымъ трудомъ. Архангельская же портовая команда и свеаборгская портовая рота, въ виду того, что ими выполняется преимущественно судовая служба, переименованы въ архангельскую и свеаборгскую флотскія роты. Одновременно упразднена петербургская артиллерійская рота, а госпитальныя роты: кронштадтская, калинкинская и ижорская, остав-



лены въ значительно сокращенномъ составѣ, впредь до замѣны въ нихъ нижнихъ чиновъ людьми вольнонаемными.

Въ исходѣ 1869 года окончательно упразднены артиллерійскія роты кронштадтскаго порта и артиллерійскія команды, черноморская и каспійская, и взамѣнъ ихъ образованы артиллерійскіе кадры изъ вольнонаемныхъ рабочихъ, на тѣхъ же основаніяхъ, какъ ранѣе были учреждены кадры мастеровыхъ и рабочихъ по кораблестроительной части.

Въ 1870 году упразднены портовые экипажи въ портахъ Чернаго и Каспійскаго морей и взамѣнъ ихъ образованы при флотскихъ экипажахъ нестроевыя роты, на тѣхъ же основаніяхъ какъ въ балтійскихъ портахъ.

Эти послѣднія мѣры сократили въ 1870 году число береговыхъ командъ до 1,182 человекъ, но это еще не составило конечной цифры сокращенія. Въ томъ же 1870 году прекратился въ морскомъ вѣдомствѣ еще одинъ видъ береговой службы, видъ всего менѣе соотвѣтствовавшій назначенію военнаго матроса.

Въ началѣ отчетнаго періода число деньщиковъ при офицерахъ морскаго вѣдомства достигало значительной цифры 1,549 человекъ, но для того времени эту цифру можно было признать еще довольно умѣренной, если принять въ соображеніе, что личный составъ офицеровъ въ 1855 году былъ до 4,000 человекъ и что, по тогдашнимъ правиламъ, офицеры имѣли право на слѣдующее число деньщиковъ: адмиралы и генералы на 12, вице-адмиралы и генералъ-лейтенанты на 10, контръ-

Упраздненіе  
званія деньщи-  
ковъ.

адмиралы и генералъ-маіоры на 8, капитаны 1-го ранга и полковники на 6, капитаны 2-го ранга и подполковники на 4, капитанъ-лейтенанты и маіоры на 3, лейтенанты, капитаны и штабсъ-капитаны на 2, остальные оберъ-офицеры на 1.

Еще въ 1858 году былъ возбужденъ вопросъ объ уничтоженіи деньщиковъ во флотѣ, но противъ такой мѣры были высказаны энергическія возраженія. Говорили, что наемъ вольной прислуги для офицеровъ, отправляющихся въ дальнее плаваніе, будетъ весьма затруднителенъ, а въ военное время и невозможенъ пначе, какъ за такую плату, которая будетъ вѣтъ всякой соразмѣрности со средствами офицера; что при всѣхъ пожертвованіяхъ, такая прислуга будетъ сверхъ того и ненадежна, ибо можетъ покинуть своего господина вездѣ и во всякое время и поставить его чрезъ это въ величайшее затрудненіе. Предметъ былъ слишкомъ важенъ, чтобы рѣшиться на принятіе мѣръ, безъ соблюденія надлежащей осторожности и безъ провѣрки ихъ опытомъ, и морское министерство рѣшилось дѣйствовать исподволь, сокращая число деньщиковъ, сколько это возможно, безъ стѣсненія служебнаго быта офицеровъ.

Согласно этому, въ 1860 году, со введеніемъ новыхъ штатовъ въ управленіи морскимъ вѣдомствомъ, было отмѣнено назначеніе деньщиковъ къ военнымъ офицерамъ, занимающимъ береговыя должности. Съ образованіемъ въ томъ же году резервнаго флота отмѣнено назначеніе деньщиковъ къ офицерамъ этого флота; при



учрежденіи же во флотѣ званія гардемарина и кондукторовъ опредѣлено къ нимъ деньщиковъ вовсе не назначать.

Рядъ этихъ мѣръ, а равно сокращеніе числа офицеровъ и измѣненіе самаго судового быта, оказали значительное вліяніе на уменьшеніе числа деньщиковъ. Въ 1861 году ихъ осталось только 881; въ 1864 году число это сократилось до 412, въ 1870 году не превышало уже 157. Значительное число офицеровъ предпочитало получать деньги на деньщиковъ, вмѣсто требованія людей, а потому въ этомъ послѣднемъ году, со введеніемъ новыхъ увеличенныхъ окладовъ денежнаго довольствія офицерскихъ чиновъ морскаго вѣдомства, было признано возможнымъ совершенно упразднить званіе деньщиковъ, съ оставленіемъ ихъ впредь до выбытія лишь тѣмъ офицерамъ, которые уже имѣли ихъ въ день утвержденія положенія. Согласно этому, въ 1874 году цифра деньщиковъ понизилась до 30, въ 1878 году оставалось только 2, а съ 1879 года уже не имѣется ни одного деньщика въ морскомъ вѣдомствѣ.

Правда, по особенностямъ морской службы въ нѣкоторыхъ случаяхъ является еще безусловная надобность въ казенной прислугѣ и она и теперь еще существуетъ въ видѣ вѣстовыхъ, но послѣдніе никакъ не могутъ быть поставлены на ряду съ деньщиками. Въ вѣстовыхъ встрѣчается безусловная надобность лишь на судахъ во время плаваній; они остаются принадлежащими къ судовой командѣ, участвуютъ въ авральнымъ работахъ и въ росписаніи для боя имѣютъ

назначенныя имъ мѣста; они не покидаютъ своей команды по окончаніи кампаніи и не слѣдуютъ за офицерами на берегу. Притомъ, число ихъ на суднѣ весьма ограничено, и въ то время какъ прежде по нѣскольکو деньщиковъ назначалось на одного офицера, одинъ вѣстовой прислуживаетъ нѣсколькимъ офицерамъ.

Отношеніе числа нижнихъ чиновъ, составляющихъ боевую силу флота, къ численности береговыхъ командъ.

Число нижнихъ чиновъ, составлявшихъ боевую силу флота, находилось въ слѣдующемъ процентномъ отношеніи къ общему числу нижнихъ чиновъ, состоявшихъ на дѣйствительной службѣ:

|              |       |              |       |
|--------------|-------|--------------|-------|
| въ 1855 году | 54,4% | въ 1868 году | 76,5% |
| — 1856 —     | 53,5% | — 1869 —     | 78,0% |
| — 1857 —     | 58,5% | — 1870 —     | 85,4% |
| — 1858 —     | 47,4% | — 1871 —     | 87,0% |
| — 1859 —     | 50,5% | — 1872 —     | 88,1% |
| — 1860 —     | 52,1% | — 1873 —     | 87,9% |
| — 1861 —     | 58,7% | — 1874 —     | 85,4% |
| — 1862 —     | 58,8% | — 1875 —     | 90,0% |
| — 1863 —     | 64,3% | — 1876 —     | 91,6% |
| — 1864 —     | 76,3% | — 1877 —     | 90,2% |
| — 1865 —     | 75,1% | — 1878 —     | 92,8% |
| — 1866 —     | 74,4% | — 1879 —     | 93,5% |
| — 1867 —     | 76,2% |              |       |

Отношеніе числа нижнихъ чиновъ къ числу офицеровъ.

Изъ сравненія вышеприведенныхъ цифръ объ офицерахъ и нижнихъ чинахъ оказывается, что въ то время какъ число нижнихъ чиновъ въ отчетный періодъ сократилось на 75,3%, сокращеніе въ числѣ офицеровъ не превысило 23,3%. Такимъ образомъ приходилось на одного офицера въ 1856 году 29 ниж-



нихъ чиновъ, въ 1859 году—13, а въ 1869 и 1879 годахъ уже только 8.

Такая несоразмѣрность въ сокращеніи объясняется тѣмъ, что морское образованіе офицера представляетъ такъ много затрудненій и требуетъ такъ много времени, что недостатокъ въ офицерахъ нельзя, въ случаѣ надобности, пополнить во всякое время. Морское министерство постоянно имѣло это въ виду при всѣхъ своихъ преобразованіяхъ. Такимъ образомъ даже въ 1867 году, когда по высшимъ государственнымъ соображеніямъ смѣта морскаго министерства была внезапно уменьшена съ 24 до 16½ мил., и вслѣдствіе этого сдѣланы большія сокращенія въ черноморской и каспійской флотиліяхъ, всѣ офицеры этихъ флотилій, оказавшіеся излишними противъ оставленнаго въ этихъ портахъ числа нижнихъ чиновъ, всетаки были сохранены на дѣйствительной службѣ.

Отношеніе наличнаго числа нижнихъ чиновъ къ дѣйствительной въ нихъ потребности, въ случаѣ приведенія балтійскаго флота на военное положеніе, въ настоящее время выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Отношеніе числа нижнихъ чиновъ къ дѣйствительной въ нихъ потребности.

по положенію военнаго времени требуется  
нижнихъ чиновъ на боевыя суда, готовыя и  
строющіяся. . . . . 13,832.

Все это число состоитъ на лицо.

Сверхъ того требуется:

для пополненія убитыхъ и раненыхъ, считая 25% на число командъ, находящихся на судахъ, необходимо имѣть. . . . . 3,458

для пополненія естественной убыли, считая  
7% на общее число командъ (17,290 ч.). . . 1,210.

Слѣдовательно всего будетъ недоставать . . . 4,668.

Число недостающихъ людей можетъ быть  
пополнено призывомъ запаса флота:

изъ Кронштадта, С.-Петербурга и с.-пе-  
тербургской губерніи, въ 3 дня . . . . . 492

изъ другихъ губерній, отъ 10 до 34 дней. . . 4,176.

По соображеніямъ инспекторскаго департамента,  
кромѣ 13,832 человѣкъ, потребныхъ на укомплектова-  
ніе судовъ командами и 4,668 человѣкъ, требующихся  
для нихъ въ запасъ, необходимо имѣть еще:

для портовыхъ судовъ . . . . . 8,680

для береговой строевой службы . . . . . 2,931

для пополненія естественной убыли по 7%. . . 812

---

всего . . . . . 12,423.

Въ настоящее время состоитъ при испол-  
неніи такого рода обязанностей . . . . . 7,365.

Будетъ недоставать . . . . . 5,058.

Число недостающихъ людей можетъ быть  
пополнено призывомъ:

запаса флота въ числѣ . . . . . 3,290

и новобранцевъ изъ различныхъ губерній,  
въ сроки отъ 30 до 45 дней . . . . . 1,768.



## ГЛАВА II.

### КОМПЛЕКТОВАНИЕ ЛИЧНАГО СОСТАВА ОФИЦЕРОВЪ И КОМАНДЪ.- МѢРЫ КЪ РАЗВИТІЮ ТОРГОВАГО ФЛОТА.

Морская служба офицера такъ тяжела и представляетъ такъ много трудностей и отвѣтственности, что требуется особенная склонность къ морю, чтобы избрать ее, поприщемъ своей дѣятельности. Поэтому чрезвычайно важно, чтобы на это поприще поступали молодые люди въ сознательномъ возрастѣ, когда не только обозначилось ихъ призваніе къ морю, но когда они могутъ опредѣлить, въ состояніи ли они по своему тѣлосложенію и здоровью переносить тягости морской службы. Въ прежнее время эти основанія не были принимаемы ни въ какое соображеніе, и въ морскія учебныя заведенія опредѣлялись исключительно воспитанники въ дѣтскомъ возрастѣ, безъ всякаго вниманія къ ихъ склонностямъ или физическому развитію. Но съ 1855 года сознаніе о необходимости отдѣленія общаго образованія отъ спеціальнаго все болѣе и болѣе стало уко-

Комплектованіе  
офицеровъ изъ  
числа воспитан-  
никовъ морскихъ  
училищъ.

реняться въ морскомъ вѣдомствѣ и на такомъ началѣ отдѣленія совершено въ 1862 году преобразование морскихъ учебныхъ заведеній. По новому уставу морскихъ учебныхъ заведеній положено принимать по состязательному экзамену: въ морское училище, въ которое преобразованъ морской корпусъ, юношей, прошедшихъ курсъ пяти классовъ гимназій, въ возрастѣ отъ 15 до 18 лѣтъ; въ техническое училище, въ которое преобразованы штурманское, инженерное и артиллерійское училища, прошедшихъ курсъ менѣе пяти классовъ гимназій, въ возрастѣ отъ 13 до 17 лѣтъ. Для того же, чтобы юноши могли провѣрить свою склонность къ морю на опытѣ и познакомиться съ моремъ еще до поступленія въ морское училище, учреждены пробныя плаванія воспитанниковъ. Всякій, имѣвшій право на поступленіе въ училище, могъ еще до пріемнаго экзамена явиться для пробнаго плаванія на учебныхъ судахъ, гдѣ для этой цѣли имѣлись ежегодно вакансіи. Пробное плаваніе не составляло непремѣннаго условія для поступленія въ училище и въ немъ могли участвовать какъ тѣ, которые намѣревались держать экзаменъ въ томъ же году, такъ и имѣвшіе въ виду только поступить въ училище въ послѣдствіи. Желавшіе предпринять пробное плаваніе представляли законнымъ образомъ засвидѣтельствованное позволеніе на плаваніе отъ родителей или попечителей своихъ, или отпускъ отъ начальства, если они находились въ казенныхъ учебныхъ заведеніяхъ. Во время плаванія на учебныхъ судахъ они пользовались отъ казны столомъ и полу-



чали на это время безвозмездно форменную морскую одежду. Подобных пробных плаваній допускалось для каждаго желавшаго не болѣе двухъ. Всѣ волонтеры помѣщались на флагманскомъ фрегатѣ, гдѣ, въ часы занятій воспитанниковъ, подъ руководствомъ офицеровъ, обучались: морскимъ техническимъ терминамъ, внутреннему размѣщенію фрегата, артиллерійскимъ терминамъ, такелажной работѣ, греблѣ и бѣганью по вантамъ.

Къ сожалѣнію, отъ этихъ началъ, совершенно вѣрныхъ въ теоріи, пришлось на практикѣ отчасти отступить. Пробныя плаванія просуществовали только 9 лѣтъ, отъ 1864 до 1872 года. На нихъ явилось: въ первомъ году—64, во второмъ—67, въ третьемъ—64, въ четвертомъ—63, въ пятомъ—56, въ шестомъ—35, въ седьмомъ—28, въ восьмомъ—43, въ девятомъ—44 волонтера. Изъ числа плававшихъ поступило въ морскія учебныя заведенія 186, т. е. 40%. Въ 1873 году, по неблагонадежности фрегата «Пересвѣтъ», для плаванія съ воспитанниками морскаго училища пришлось назначить въ замѣнъ этого фрегата корветъ «Варягъ» и клиперъ «Алмазъ». Такъ какъ на этихъ судахъ помѣщеніе для воспитанниковъ было ограниченнѣе, чѣмъ на фрегатѣ, другихъ же свободныхъ судовъ въ наличіи не имѣлось, то пришлось отмѣнить пріемъ молодыхъ людей для пробныхъ плаваній, и съ этихъ поръ эти плаванія не возобновлялись.

Отъ начала принятія въ училища юношей въ возрастѣ, когда они уже могутъ хорошо сознавать свою

склонность къ морскому поприщу, пришлось также отступить. Не смотря на то, что по новому уставу ежегодная потребность морскаго училища ограничивалась лишь шестюдесятью новыми воспитанниками, конкуренты на состязательный экзаменъ въ первые годы дѣйствія новаго устава являлись въ такомъ незначительномъ числѣ и съ такими неудовлетворительными познаніями, что морское училище вынуждено было сперва замѣщать неполное число имѣющихся въ училищѣ вакансій, а потомъ, когда потребность флота сдѣлала это невозможнымъ, понизило уровень требованій на пріемныхъ экзаменахъ отъ экзаменующихся. Изъ числа принятыхъ въ училище, въ періодъ времени съ 1869 по 1872 годъ, 55-ти, 52, 64 и 80-ти человѣкъ, выдержали удовлетворительно экзаменъ только 17, 17, 19 и 28 человѣкъ. Такимъ образомъ каждый годъ принималось почти  $\frac{2}{3}$  такихъ воспитанниковъ, которые не удовлетворяли требованіямъ пріемнаго экзамена. Въ 1873 году, вслѣдствіе преобразованія гимназій и возвышенія степени познаній, требуемыхъ отъ проходящихъ въ нихъ курсъ и приготавливающихъ себя къ университету, число явившихся на экзаменъ въ морское училище было больше, именно—простиралось до 210 человѣкъ, слѣдовательно можно было сдѣлать болѣе строгій выборъ, но во всякомъ случаѣ были даныя, которыя свидѣтельствовали, что морское училище почти исключительно сдѣлалось пріютомъ молодыхъ людей, ищущихъ морской службы не вслѣдствіе призванія къ этой специальности, но вслѣдствіе



утраты надежды съ успѣхомъ окончить общій гимназическій курсъ и поступить на какую нибудь другую службу. Кромѣ этого, пріемъ воспитанниковъ, въ возрастѣ отъ 15 до 18-ти лѣтъ, имѣлъ послѣдствіемъ то, что лица, служащія на флотѣ, почти перестали отдавать своихъ дѣтей въ морское училище, находя не выгоднымъ, когда главный трудъ воспитанія (до 15—18 лѣтъ) оконченъ, отдавать дѣтей въ морскую службу, ибо всякая другая карьера можетъ предоставить ихъ сыновьямъ большее обезпеченіе и большія удобства въ жизни, чѣмъ трудная, отвѣтственная и не представляющая матеріальныхъ выгодъ карьера флотскаго офицера.

Всѣ вышеизложенныя обстоятельства побудили морское министерство принять мѣры, которыя, не нарушая основнаго начала раздѣленія морскаго спеціальнаго образованія отъ общаго, обезпечили бы морскому вѣдомству поступленіе въ училище юношей, хорошо подготовленныхъ при самомъ училищѣ, и заинтересовали бы служащихъ во флотѣ помѣщать своихъ дѣтей въ морское училище, чтобы не исчезла та связь преемственности, благодаря которой во флотѣ было нерѣдкимъ явленіемъ, что нѣсколько поколѣній въ одномъ и томъ же семействѣ принадлежали флоту. Такою мѣрою признано образованіе при морскомъ училищѣ особыхъ приготовительныхъ классовъ, въ которые могли бы поступать малолѣтніе, въ возрастѣ отъ 12-ти до 15-ти лѣтъ, на полное казенное содержаніе. Контигентъ воспитанниковъ, получаемыхъ изъ этихъ

приготовительныхъ классовъ, съ каждымъ годомъ увеличивается. Такъ, въ морское училище поступило:

|              | По состязательному<br>экзамену. | Изъ приготовитель-<br>ныхъ классовъ. |
|--------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| въ 1876 году | 24                              | 38                                   |
| — 1877 —     | 30                              | 48                                   |
| — 1878 —     | 25                              | 48                                   |
| — 1879 —     | 23                              | 44.                                  |

Комплектованіе  
офицеровъ изъ чи-  
сла юнкеровъ, ун-  
теръ-офицеровъ и  
вольноопредѣля-  
ющихся.

Изъ юнкеровъ и унтеръ-офицеровъ до 1870 года производилось ежегодно въ гардемарины и кондукторы немного болѣе 50 человѣкъ; въ послѣдующіе годы число это нѣсколько уменьшилось.

Въ направленіи комплектованія личнаго состава морскихъ офицеровъ лицами, имѣющими склонность къ морской спеціальности, дѣйствуетъ также постановленіе, Высочайше утвержденное 25 августа 1875 года, о приѣмѣ вольноопредѣляющихся въ морское вѣдомство. На основаніи этого постановленія, вольноопредѣляющимися на флотъ съ званіемъ юнкера могутъ поступать молодые люди, прослушавшіе курсы наукъ первыхъ шести классовъ гимназій или втораго класса духовной семинаріи. Для облегченія вольноопредѣляющимся средствъ пріобрѣсти познанія въ спеціальныхъ предметахъ, которыя требуются при производствѣ въ гардемарины, они допускаются къ слушанію курса наукъ въ морское училище и юнкерскіе классы въ Николаевѣ. Невыдержавшіе экзаменъ на званіе гардемарина, по выслугѣ двухлѣтняго обязательнаго срока



воинской повинности, могут остаться на службѣ третій годъ въ званіи юнкера, и затѣмъ держать уже окончательный экзаменъ.

Для преуспѣянія военнаго флота чрезвычайно важно, чтобы въ матросы поступали люди, не только имѣющіе полное развитіе физическихъ силъ и отличающіеся крѣпкимъ здоровьемъ, могущимъ переносить трудности морской службы, но по прежнимъ своимъ занятіямъ болѣе или менѣе привыкшіе къ водѣ. Последнее условіе имѣетъ одинаково важное значеніе, какъ для скорѣйшаго пріученія рекрутъ къ военноморскому дѣлу, такъ и для сформированія хорошаго резерва, потому что чрезъ это люди, отпущенные въ запасъ, возвращаются къ занятіямъ, при которыхъ имѣютъ возможность не потерять пріобрѣтенной ими во время службы опытности.

Лучшіе матросы на военныхъ судахъ всѣхъ націй обыкновенно тѣ, которые берутся изъ приморскаго населенія, привыкшаго съ дѣтства къ морю, и изъ матросовъ торговаго флота. У насъ приморское населеніе весьма малочисленно и состоитъ почти только изъ жителей прилегающихъ къ морю уѣздовъ Архангельской губерніи и немногихъ жителей береговъ Чернаго моря; торговаго флота также почти не существуетъ. Между тѣмъ, сосредоточеніе главнѣйшихъ силъ нашего флота въ морѣ, которое остается открытымъ для плаванія судовъ только въ теченіи какихъ либо пяти мѣсяцевъ, дѣлаетъ болѣе чѣмъ гдѣ либо необходимымъ, чтобы во флотъ поступали люди, по

Мѣри къ комплектованію нижнихъ чиновъ людьми, привыкшими къ морю или водѣ.

прежнимъ своимъ занятіямъ болѣе или менѣе привыкшіе къ водѣ.

Въ первой главѣ было сказано, что до конца прошедшаго царствованія нижніе чины набирались во флотъ изъ рекрутъ, оставшихся за выборомъ лучшихъ людей въ гвардію, гренадеры, спеціальныя войска и нѣкоторые кавалерійскіе полки, такъ что большинство рекрутъ, поступавшихъ во флотъ, гдѣ по роду службы необходимы физическая сила и ловкость, отличались слабостью тѣлосложенія. При этомъ, на прежнія занятія рекрутъ не обращалось обыкновенно никакого вниманія и въ моряковъ приходилось превращать людей, не только не видавшихъ моря, но и никогда не бравшихъ въ руки весла. Не ранѣе 1853 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о томъ, чтобы изъ двухъ губерній, Архангельской и Астраханской, какъ прилегающихъ къ морю, всѣ люди поступали на укомплектованіе флота. За этою первою мѣрою послѣдовали другія въ томъ же направленіи, какъ въ видахъ привлеченія во флотъ именно тѣхъ людей, которые сроднились съ водою по прежнимъ своимъ занятіямъ, такъ и возможнаго увеличенія числа этихъ людей чрезъ покровительство торговому флоту и поощреніе всего, что содѣйствуетъ къ развитію морскихъ промысловъ.

Число приморскихъ жителей у насъ такъ мало, что морское начальство должно было, не ограничиваясь ими, обратить вниманіе на жителей прирѣчныхъ и приозерныхъ. Къ изученію этого населенія еще въ на-



чалъ двадцатипятилѣтія приглашены были нѣкоторые изъ нашихъ молодыхъ талантливыхъ писателей и имъ были даны денежныя средства, чтобы побывать на мѣстахъ. Доставленные ими описанія, изъ которыхъ особенно заслуживающія вниманія помѣщались въ «Морскомъ Сборникѣ», дали морскому министерству первыя свѣдѣнія о тѣхъ мѣстностяхъ, изъ которыхъ было бы выгодно для флота брать рекрутъ. Эти свѣдѣнія пополнялись потомъ при каждомъ удобномъ случаѣ другими способами, и въ 1867 году морскимъ министерствомъ испрошено Высочайшее повелѣніе, чтобы ему было предоставлено право указывать тѣ мѣстности въ различныхъ губерніяхъ, изъ которыхъ оно желало бы получать рекрутъ исключительно для флота, безъ предварительнаго выбора въ сухопутныя войска. Собраніе свѣдѣній о такихъ мѣстностяхъ и составленіе имъ списковъ представило столь большія трудности, что только при помощи командированія на мѣста наборовъ офицеровъ и медиковъ морскому министерству удавалось получать во флотъ людей болѣе способныхъ для морской службы.

Посылка медиковъ для осмотра людей при пріемѣ рекрутъ принесла существенную пользу. Достаточное физическое развитіе въ людяхъ, поступающихъ во флотъ, и хорошее здоровье—важнѣйшія условія изъ всѣхъ, требуемыхъ отъ рекрута, и съ ними не можетъ идти ни въ какое сравненіе даже требованіе навыка къ морской или водной стихіи. Между тѣмъ, въ прірѣчныхъ и приозерныхъ нашихъ мѣстностяхъ

встрѣчаются очень часто люди, совершенно подходящіе подѣ требуемыя условія приѣма въ рекруты, въ отношеніи своего знакомства съ водой, но уже надорванные тяжелою работою—лямкою, имѣющіе расположеніе къ грыжамъ, страдающіе въ сильной степени ревматизмами. Кромѣ того, не смотря на разныя существенно полезныя мѣры, которыя принимались морскимъ министерствомъ къ улучшенію быта нижнихъ чиновъ, смертность между матросами все таки оставалась значительною и постоянно превышала смертность въ военно-сухопутномъ вѣдомствѣ, отъ 6 до 12 человѣкъ на каждую тысячу человѣкъ команды. Это обстоятельство сильно озабочивало морское управленіе, и значительный процентъ умершихъ отъ чахотки, простиравшійся отъ 20% до 33% всѣхъ умершихъ, указывалъ, что причина такого печальнаго явленія кроется не въ какихъ нибудь мѣстныхъ заразительныхъ болѣзняхъ, но имѣетъ другія основанія. Молодые матросы, вступившіе на службу въ цвѣтущемъ состояніи здоровья, чрезъ три—четыре года начинали чахнуть; катары бронховъ и припадки лихорадки принуждали ихъ по нѣскольку разъ въ годъ отправляться въ госпиталь, для временнаго облегченія мучительныхъ грудныхъ припадковъ, и наконецъ легочная чахотка оканчивала ихъ страданія. Тщательныя наблюденія и изысканія показали, что причины этихъ печальныхъ явленій надо искать въ свойствахъ и трудностяхъ морской службы, въ частыхъ простудахъ тѣла и истощеніи силъ на работахъ, и что



противодѣйствіе этому злу должно заключаться преимущественно въ комплектованіи флота людьми, болѣе крѣпкаго физическаго сложенія. Необходимо было установить норму физическаго развитія матроса, по которой хотя бы приблизительно можно было оцѣнить, на сколько организмъ человѣка соотвѣтствуетъ потребностямъ морской службы.

До 1867 года существовало лишь нѣсколько сотъ наблюденій о вліяніи плаванія на развитіе грудной клѣтки, произведенныхъ на фрегатѣ «Свѣтлана». Въ этомъ послѣднемъ году положено было начало всестороннему физическому изслѣдованію матросовъ, и въ Кронштадтѣ оно было произведено надъ 1300 молодыми нижними чинами, непрослужившими еще двухъ лѣтъ, при чемъ опредѣлены: вѣсъ тѣла, вышина его, емкость легкихъ, расширяемость грудной клѣтки, степень мышечной силы верхнихъ и нижнихъ конечностей и спиннаго хребта. Изслѣдованія эти послѣ того были распространены на возможно большее число матросовъ и въ особенности приняты во вниманіе изслѣдованія, предпринятые на судахъ до и послѣ кампаніи, а въ случаѣ продолжительнаго плаванія полученные прежде данныя провѣрялись при разныхъ условіяхъ климата. Въ настоящее время такихъ изслѣдованій, какъ надъ вновь поступившими на флотъ рекрутами и новобранцами, такъ и надъ матросами во время плаванія, а также надъ морскими нижними чинами, во время пребыванія ихъ въ госпиталяхъ, произведено болѣе 43 тысячъ, и съ довѣренностію

установлены физическія условія для организма человека, способнаго нести морскую службу. Главными признаками такого развитія надобно считать объемъ грудной клѣтки и вѣсъ тѣла, соотвѣтствующіе данному возрасту и вышинѣ тѣла. Согласно многократно повѣренными наблюденіямъ, было постановлено изданными по морскому вѣдомству правилами, чтобы объемъ груди непременно превышалъ не менѣе какъ на 1 вершокъ половину роста и чтобы на каждый вершокъ роста приходилось прибавки въ вѣсъ тѣла не менѣе 8 фунтовъ. Условія эти были строго соблюдаемы морскими врачами, при приѣмѣ рекрутовъ на флотъ, и уменьшеніе заболѣваемости грудныхъ органовъ, начиная съ 1870 года, надобно отнести къ выбору людей на флотъ, достаточно развитыхъ съ физической стороны (\*).

---

(\*) Польза такого рода нормъ для опредѣленія физическаго достоинства рекрута, давно уже признана въ большей части европейскихъ государствъ, но особенно практическая важность ея оценена въ Англіи и Сѣверо-Американскихъ соединенныхъ штатахъ. Замѣчательно, что на международномъ статистическомъ конгрессѣ, бывшемъ въ С.-Петербургѣ въ 1872 г., одинъ изъ главныхъ вопросовъ, поставленный на прежнихъ конгрессахъ знаменитымъ бельгійскимъ ученымъ Кетле, подлежалъ бы устраненію, если бы не существовало работъ докторовъ морскаго вѣдомства по физическому изслѣдованію рекрутовъ и молодыхъ матросовъ. Кетле уже болѣе 40 лѣтъ тому назадъ, почти въ началѣ своей научной дѣятельности, указалъ на необходимость собирать вѣрныя статистическія данныя о развитіи человека во всѣхъ его возрастахъ, и на международномъ статистическомъ конгрессѣ въ Гагѣ въ 1869 г., вновь обратилъ вниманіе на проблему, существующій въ этомъ отношеніи въ наукѣ. Кетле полагалъ, что должны



Всемилоостивѣйшимъ манифестомъ 26 августа 1856 Рекрутскіе на-  
боры. года, въ числѣ многихъ льготъ, дарованныхъ народу, повелѣно было, какъ въ 1856 году, такъ и въ теченіи трехъ послѣдующихъ лѣтъ не производить набора, «если», какъ сказано въ манифестѣ, «Богъ благословитъ Насъ продолженіемъ твердаго мира и никакія чрезвычайныя обстоятельства не сдѣлаютъ набора необходимымъ». За тѣмъ и въ послѣдующіе годы не встрѣтилось надобности въ наборахъ, такъ что первый наборъ послѣ 1855 года послѣдовалъ лишь въ 1864 году. Съ этого года рекрутовъ поступило во флотъ:

|              |      |              |       |
|--------------|------|--------------|-------|
| въ 1864 году | 3000 | въ 1870 году | 5,457 |
| — 1865 —     | 2510 | — 1871 —     | 2,170 |
| — 1866 —     | 1500 | — 1872 —     | 1,664 |
| — 1867 —     | 1775 | — 1873 —     | 1,536 |
| — 1868 —     | 4596 | — 1874 —     | 2,712 |
| — 1869 —     | 3920 |              |       |

быть производимы измѣренія роста человѣка, вѣса и объема тѣла, развитія разныхъ частей тѣла, силы, похвдн, движенія, біенія пульса и сердца и внѣшнихъ чувствъ. Къ восьмому конгрессу, собравшемуся въ Петербургѣ въ 1872 г., только морское вѣдомство въ состояніи было представить изслѣдованія, произведенныя болѣе чѣмъ надъ 11000 человекъ, по самымъ важнымъ изъ поставленныхъ Кетле вопросамъ, а именно: по росту, вѣсу, силѣ и дыханію человѣка. По остальнымъ пунктамъ, указаннымъ знаменитымъ ученымъ, не было сдѣлано нами наблюденій, такъ какъ всѣ изслѣдованія морскихъ врачей производились собственно въ видахъ опредѣленія годности людей къ морской службѣ, а не съ чисто научными цѣлями. Труды морскихъ врачей были признаны конгрессомъ драгоценнымъ матеріаломъ и способъ изслѣдованій—заслуживающимъ полнаго вниманія.

Такимъ образомъ всего въ это время посредствомъ рекрутскихъ наборовъ поступило въ флотъ 30,840.

Общая воин-  
ская повинность.

При Высочайшемъ манифестѣ 1 января 1874 года изданъ уставъ о всеобщей воинской повинности. Исходя отъ начала, что защита отечества должна быть общимъ дѣломъ народа, уставъ привлекаетъ къ военной службѣ, не допуская денежнаго выкупа или замѣны охотниками, все населеніе Имперіи и Царства Польскаго.

По отношенію къ флоту, уставъ, въ видахъ комплектованія флота людьми, привыкшими къ водѣ или знакомыми съ морскими специальностями, постановляетъ, что нѣкоторыя мѣстности назначаются для исключительнаго комплектованія флота, и въ этихъ мѣстностяхъ обращаются на службу въ сухопутныя войска только тѣ лица, которыя не будутъ приняты во флотъ. Кромѣ этого во флотъ поступаютъ: а) плававшіе матросами на мореходныхъ или каботажныхъ судахъ не менѣ одной навигаціи, непосредственно предшествовавшей набору; б) служившіе при томъ же условіи машинистами и кочегарами на паровыхъ судахъ, а также служившіе не менѣ года мастеровыми на заводахъ, строящихъ пароводныя машины; в) корабельные плотники, конопатчики и котельщики, и г) моряки по призванію, т. е. заявившіе желаніе служить во флотъ.

Согласно этому, для комплектованія флота были отписаны морскому вѣдомству 85 участковъ, заключающихся въ 38 уѣздахъ слѣдующихъ 10 губерній: Архангельской, Вологодской, Олонецкой, Пермской,



Нижегородской, Астраханской, Екатеринославской, Херсонской, Таврической и Лифляндской. Эти участки заключали въ себѣ населенія 942,372 души, изъ числа конихъ, по исчисленіямъ министерства внутреннихъ дѣлъ, должно было поступить во флотъ до 5 тысячъ новобранцевъ; но въ первый призывъ эти участки дали новобранцевъ, изъ лицъ нѣсколько привыкшихъ къ водѣ и къ морскимъ специальностямъ, не болѣе 25,1% нужнаго флоту числа ихъ.

Въ виду этого, въ слѣдующемъ году, по соглашенію съ военнымъ министромъ и съ Высочайшаго разрѣшенія, допущено было въ видѣ временной мѣры, на 5-ти лѣтній срокъ, обязательное назначеніе во флотъ всѣхъ новобранцевъ изъ всѣхъ призывныхъ участковъ Европейской Россіи по роду занятій въ частномъ быту отвѣчающихъ требованіямъ морской службы, и вслѣдъ затѣмъ было предложено уѣзднымъ, городскимъ и окружнымъ по воинской повинности присутствіямъ доставлять ежегодно въ морское министерство свѣдѣнія о тѣхъ изъ внесенныхъ въ призывные списки каждаго призывнаго участка людяхъ, которые въ частномъ быту занимались судоходствомъ и рыболовствомъ, служили машинистами или кочегарами, были мастерами на пароводныхъ заводахъ, а также корабельными плотниками, конопатчиками и котельщиками. Мѣра эта, обѣщавшая въ принципѣ хорошіе результаты, тѣмъ не менѣе не оправдала возложенныхъ на нее ожиданій, вслѣдствіе отсутствія сколько нибудь правильныхъ отмѣтокъ въ приѣмныхъ росписяхъ и въ

призывныхъ спискахъ, веденіе конхъ лежитъ на обязанности волостныхъ правленій. Свѣдѣнія, сообщенныя морскому министерству центральнымъ статистическимъ комитетомъ и послужившія основаніемъ для опредѣленія 85 призывныхъ участковъ, отписанныхъ для комплектованія флота, тоже оказались не точными. Въ виду этого морское министерство нашлось вынужденнымъ въ послѣдующіе призывы, чрезъ особо командированное отъ министерства лицо, провѣрять на мѣстахъ правильность назначенія во флотъ новобранцевъ и статистическихъ данныхъ о населеніи, полезномъ для комплектованія флота.

Командировка эта выяснила, что центральнѣйшій статистическій комитетъ иногда причислялъ къ мѣстностямъ, годнымъ для комплектованія флота, цѣлыя уѣзды, прилегающіе къ морямъ и рѣкамъ. На дѣлѣ же оказывалось, что жители этихъ мѣстностей вовсе не занимаются судоходствомъ, что это судоходство ведется людьми пришлыми изъ другихъ мѣстъ и даже иногда изъ такихъ, которыя вовсе не расположены близь значительныхъ водныхъ пространствъ, напр. населеніе г. Чигиринъ Кіевской губерніи и почти все населеніе 4-го призывнаго участка Ардатовскаго уѣзда Нижегородской губерніи.

По свѣдѣніямъ, добытымъ этимъ лицомъ, объѣхавшимъ въ теченіи трехъ навигацій почти всю Европейскую Россію, оказывается, что въ условіяхъ, наиболѣе отвѣчающихъ требованіямъ службы на флотѣ, находится населеніе: уѣздовъ Архангельской губерніи,



прилегающихъ къ Бѣлому морю и Ледовитому океану; мѣстностей отъ устьевъ Волги къ ея верховью до предѣловъ Ярославской губерніи; побережье Оки въ районѣ Нижегородской губерніи и побережье Камы и Вятки въ предѣлахъ Казанской, Уфимской, Вятской и Пермской губерній; Осташковского уѣзда Тверской губерніи; Ростовскаго на Дону уѣзда Екатеринославской губерніи съ Таганрогомъ; Таврической губерніи городовъ Геническа, Керчи и Алешекъ, а также Балаклавы, Севастополя, Очакова и мѣстностей въ устьяхъ Днѣпра, Буга и Дуная.

По мѣрѣ изысканія такихъ мѣстностей, морское министерство получало новобранцевъ уже изъ нихъ и, благодаря этой мѣрѣ, число новобранцевъ знакомыхъ съ морскими и родственными имъ промыслами, поступившихъ на флотъ, значительно увеличилось, а въ призывѣ 1878 года простиралось уже до 79,7%.

Въ настоящее время оканчивается составленіе, имѣющаго быть представленнымъ на Высочайшее утвержденіе, подробнаго списка мѣстностей для комплектованія флота, основаннаго на точныхъ, собранныхъ на мѣстахъ, данныхъ о населеніи этихъ мѣстностей, и можно съ увѣренностью сказать, что мѣстности эти вполне удовлетворятъ потребность комплектованія флота на будущее время людьми, отвѣчающими требованіямъ морской службы.

Введеніе устава общей воинской повинности потребовало измѣненія правилъ, установленныхъ по морскому вѣдомству относительно условій физическаго

развитія людей, признаваемыхъ годными для морской службы. Прежде требовавшіяся условія соотвѣтствовали развитому человѣку въ 23-хъ лѣтнемъ возрастѣ, но они не могутъ соотвѣтствовать возрасту отъ 20 лѣтъ до 21 года, опредѣленному уставомъ объ общей воинской повинности, такъ какъ въ 20-ти лѣтнемъ возрастѣ, во всѣхъ безъ исключенія полосахъ Россіи, организму потребно еще около двухъ лѣтъ до окончательнаго своего развитія и укрѣпленія. Въ виду такого еще предстоящаго развитія груди, наставленіемъ, изданнымъ по соглашенію министерствъ военнаго, морскаго и внутреннихъ дѣлъ въ 1876 году для руководства присутствіямъ по воинской повинности, разрѣшается пріемъ въ новобранцы и лицъ, имѣющихъ размѣръ груди менѣе половины роста до полувершка, но этотъ размѣръ должно считать послѣднимъ предѣломъ для морскихъ командъ. Допущенное при послѣднихъ пріемахъ отступленіе увеличило вновь между морскими командами процентъ смертности отъ легочной чахотки, при чемъ изъ санитарныхъ отчетовъ видно, что легочная чахотка развивается весьма быстро у такихъ людей съ малымъ объемомъ груди; большинство ихъ погибаетъ уже на второмъ или даже на первомъ году службы, тогда какъ у людей съ болѣе развитою грудью наибольшій процентъ смертности отъ чахотки падалъ на третій годъ службы.

Числовая дан-  
ная о рекрут-  
скихъ наборахъ  
и призывахъ но-  
вобранцевъ.

Съ 1864 по 1878 годъ включительно было 11 наборовъ рекрутовъ и 5 призывовъ новобранцевъ, давшихъ флоту въ общемъ числѣ 47,227 нижнихъ чиновъ.



Наибольшее число рекрутовъ приходится на губерніи Вологодскую—13,663 человѣка или 28,93% общаго числа рекрутъ, и Саратовскую—4,423 или 9,37%; наименьшее на Уфимскую—90 человѣкъ и Тамбовскую—87 человѣкъ, если не считать губерній Курской, Витебской, Калужской, Московской, Смоленской и Воронежской, изъ которыхъ каждая дала всего отъ 1 до 5 рекрутовъ.

За прежніе годы весьма трудно собрать подробныя свѣдѣнія о числѣ рекрутовъ, занимавшихся до поступления во флотъ, какъ специальностями, относящимися прямо до морскаго дѣла, такъ равно и такими, которыя могутъ быть въ большей или меньшей степени полезны для судовой или береговой службы въ командахъ морскаго вѣдомства. Но за послѣднія пять лѣтъ, т. е. со введенія устава о всеобщей воинской повинности, свѣдѣнія эти находятся на лицо, и показываютъ, что нѣсколько подготовленныхъ для флота людей въ числѣ новобранцевъ поступило за всѣ 5 лѣтъ—10,484; а изъ этого общаго числа въ 1874 году—736 или 7,02%, въ 1875 году—1,146 или 10,95%, въ 1876 году—1,550 или 14,79%, въ 1877 году—2,799 или 26,69%, въ 1878 году—4,253 или 40,55%.

По родамъ подготовки наибольшее число поступило:

1) занимавшихся морскимъ и рѣчнымъ судоходствомъ—3,073 или 29,35%,

2) занимавшихся сѣловомъ лѣсовъ и привыкшихъ, по условіямъ своей прибрежной жизни, управлять весломъ и лодкою—2,743 или 26,15%,

3) занимавшихся морскимъ и рѣчнымъ рыболовствомъ—2,478 или 23,63%,

4) рулевыхъ, лоцмановъ и матросовъ—1,064 или 10,14%,

5) кочегаровъ—301 или 2,87%,

и 6) машинистовъ и помощниковъ машинистовъ 192 или 1,83%.

Всего же людей этихъ шести категорій, наиболѣе полезныхъ для морской службы,—9,851 или 93,97%; а остальныхъ, преимущественно изъ ремесленниковъ,—633 или 6,03%.

Если сопоставить это число людей, могущихъ приложить съ пользою свои познанія въ морской службѣ, съ общимъ числомъ новобранцевъ, то окажется, что въ морское вѣдомство ихъ поступило:

|                        |       |
|------------------------|-------|
| въ 1874 году . . . . . | 25,1% |
| — 1875 — . . . . .     | 83,7— |
| — 1876 — . . . . .     | 66,7— |
| — 1877 — . . . . .     | 64,1— |
| — 1878 — . . . . .     | 79,7— |

Таковы были мѣры, принятыя въ видахъ привлеченія въ составъ флота людей, знакомыхъ съ морскими и родственными имъ промыслами. Но Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ не упускалъ ничего изъ виду, что увеличивало бы число такихъ специалистовъ въ Россіи, и потому особенно близко принималъ къ сердцу все, что касалось до развитія торговаго флота.



Во всѣхъ странахъ развитіе торговаго флота чрезвычайно много содѣйствуетъ преуспѣянію военнаго. Содѣйствіе торго-  
вому флоту,  
какъ лучшему ре-  
зерву военнаго  
флота. Торговый флотъ, комплектуя военный флотъ лучшими матросами, служить, въ случаѣ надобности, отличнымъ резервомъ военному, доставляя послѣднему опытныхъ механиковъ и большое число готовыхъ судовъ для перевозки грузовъ и десанта; торговый флотъ вызываетъ къ существованію частныя верфи и механическіе заводы, которые даютъ возможность быстрого удовлетворенія потребностей, вызываемыхъ войною, когда она уже открылась.

Можно сказать, что при окончаніи крымской войны, у насъ вовсе не было торговаго флота; напротивъ того существовало много условій, которыя мѣшали его возникновенію и развитію. Вся торговля находилась въ рукахъ иностранцевъ; бывшія въ то время учебныя заведенія, носившія названіе торговыхъ: кронштадтская рота торговаго мореплаванія, херсонское училище торговаго мореплаванія,—были организованы такъ, что не могли выпускать опытныхъ штурмановъ и шхиперовъ. Наконецъ, крѣпостная зависимость крестьянъ и система паспортовъ представляли неодолимую преграду для успѣшнаго развитія нашего торговаго флота, потому что морской промыселъ требуетъ по преимуществу возможности располагать свободно своею личностью.

Развитіе нашего торговаго флота составляло одно изъ заветныхъ желаній Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, съ самаго вступленія его въ

\*

управленіе морскимъ вѣдомствомъ, и еще въ 1856 году Его Высочество испросилъ Высочайшее разрѣшеніе на учрежденіе особаго комитета, подъ предсѣдательствомъ управляющаго морскимъ министерствомъ, изъ товарища министра финансовъ, чиновъ разныхъ вѣдомствъ и лицъ купческаго сословія, знакомыхъ съ торговыми оборотами и законодательствомъ по этому предмету. По распоряженію комитета были собраны весьма обширныя свѣдѣнія о причинахъ, препятствующихъ развитію у насъ торговаго флота, о мѣрахъ могущихъ содѣйствовать къ развитію его, а равно принятыхъ въ различное время иностранными государствами, для поощренія и развитія у нихъ купческаго мореплаванія.

Эти матеріалы послужили существеннымъ подспорьемъ при разработкѣ тѣхъ мѣръ, которыя были приняты въ отчетномъ періодѣ по соглашенію министерствъ морскаго и финансовъ, относительно нашего торговаго флота, насколько такія мѣры были возможны при современномъ положеніи разныхъ частей государственнаго управленія и состояніи промышленности. Мѣры эти касались слѣдующихъ предметовъ: 1) учрежденія частныхъ обществъ пароходства и торговли съ субсидіями отъ правительства; 2) преобразованія училищъ торговаго мореплаванія и 3) распространенія правильныхъ свѣдѣній о мореплаваніи и судостроеніи въ средѣ населенія.

Учрежденіе частныхъ обществъ пароходства и

Въ теченіи прошедшаго двадцатипятилѣтія, на всѣхъ нашихъ отдаленныхъ морскихъ окраинахъ: въ Черномъ,



Каспійскомъ и Бѣломъ моряхъ и на водахъ рѣки <sup>торговли съ суб-</sup>Амура, впадающей въ Восточный океанъ, образова- <sup>сидіями отъ пра-</sup> <sup>вительства.</sup>лись общества пароходствъ и торговли.

Въ Черномъ морѣ попытка подобнаго учрежденія предпринята была правительствомъ еще въ 1833 году. Оно носило названіе «Черноморскаго пароходнаго общества», и было установлено для постоянного сообщенія между Одессою и Константинополемъ, имѣя въ своемъ распоряженіи безвозмездно отданные ему три казенныхъ парохода. Такое пожертвованіе не обезпечило однако успѣха обществу, такъ какъ значительную часть своего капитала оно вынуждено было употребить на исправленіе этихъ самыхъ пароходовъ. Въ 1839 году, для поддержанія предпріятія, Высочайше даровано было обществу на два года по 75,000 руб., и эта субсидія потомъ была продолжена еще на два года; но все это не поддержало общества и оно рушилось. Тогда правительство устроило сообщеніе съ Константинополемъ посредствомъ двухъ казенныхъ пароходо-фрегатовъ съ тѣмъ, чтобы въ военное время обратить ихъ на военные потребности. Дѣйствія этого казеннаго предпріятія, названнаго «Новороссійскою пароходною экспедиціею», открылось съ 1843 года, сначала двумя, потомъ, по мѣрѣ распространенія круга операций на нѣкоторые новые пункты Чернаго и Азовскаго морей, большимъ числомъ пароходовъ. Но несмотря на разныя правительственныя вспомошествованія, дѣла экспедиціи шли вяло; нѣкоторыя, кратчайшія линіи сообщеній окупали лишь текущій расходъ, от-

даленныя же лини приносили явный ущербъ, и такимъ образомъ пароходная экспедиція влачила свое существованіе до крымской войны, положившей предѣлъ ея дѣятельности.

Русское общество пароходства и торговли въ Черномъ морѣ.

Огромныя выгоды, извлеченныя въ продолженіи крымской войны западными державами изъ частныхъ пароходныхъ обществъ, занимавшихся перевозкою на весьма значительныя разстоянія цѣлыхъ армій и неисчислимаго количества разнаго рода снарядовъ и припасовъ, указали на пользу заведенія на Черномъ морѣ частной пароходной компаніи съ постоянною поддержкою отъ правительства, для двоякой цѣли: собственно торговой и военно-морской. Такое общество съ одной стороны должно было содѣйствовать нашей торговлѣ перевозкою на русскихъ судахъ товаровъ, поддерживать безпрерывныя сношенія съ нашими единовѣрцами на Востоку и содѣйствовать сохраненію за Россіей необходимаго для нея тамъ значенія, а съ другой, до нѣкоторой степени замѣнить намъ прежній черноморскій флотъ, предоставивъ для транспортированія войскъ большія средства.

Разработанный въ 1856 году, по указаніямъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, морскимъ министерствомъ проектъ подобнаго учрежденія былъ Высочайше одобренъ въ томъ же году. Учрежденное на основаніи этого устава акціонерное общество принимало на себя обязательство содержать срочныя пароходныя сообщенія между условленными пунктами Чернаго и Азовскаго морей и впадающихъ въ нихъ рѣкъ, а равно морей Средиземнаго и Адриатическаго.



Общество получило ежегодную правительственную субсидію въ теченіи 20 лѣтъ, въ видѣ помилной платы за содержаніе срочныхъ сообщеній, въ размѣрѣ 4 р. 30<sup>1</sup>/<sub>4</sub> к. за каждую пройденную милю, съ пониженіемъ этого размѣра въ послѣдующіе годы. Въ то же время правительство взяло у общества на 2 милл. акцій, не требуя дивиденда въ первыя 5 лѣтъ. Кромѣ того, обществу предоставлены были льготы по ввозу безъ пошлины матеріаловъ, необходимыхъ для дѣйствія пароходовъ, и право пользоваться для службы цехомъ вольныхъ матросовъ. Морское министерство съ своей стороны оказало обществу въ это первое время значительную поддержку какъ судами, оставшимися отъ черноморскаго флота, офицерами и командами, такъ и уступкою въ пользованіе земель и зданій, для устройства верфей и помѣщенія мастерскихъ и магазиновъ.

Не смотря на столь щедрыя поощренія со стороны правительства, дѣла общества въ первыя пять лѣтъ пошли неудачно. Общество открыло свои дѣйствія 21 мая 1857 года. Обстоятельства въ то время были крайне трудныя и неблагопріятныя для дѣйствія новаго учрежденія. Въ 1856 году южный край Россіи былъ разоренъ войною; приморскіе его города были разобщены съ внутренними областями имперіи дурными дорогами, а между собою—отсутствіемъ пароходнаго сообщенія; вся отпускная торговля южной Россіи ограничивалась одними сырыми произведеніями; по всѣмъ русскимъ берегамъ Чернаго и Азовскаго морей не было ни одного удобнаго торговаго порта, ни одной удобной при-

стани, никакихъ средствъ для нагрузки и выгрузки; не было ни одного элинга, ни одного дока для починки и окраски большихъ пароходовъ; не было ни одного частнаго механическаго заведенія для исправленія даже самыхъ незначительныхъ поврежденій въ пароходныхъ механизмахъ; не существовало русскихъ механиковъ и машинистовъ, и чувствовался крайній недостатокъ въ матросахъ.

Вслѣдствіе всѣхъ вышеизложенныхъ причинъ, первые шаги русскаго общества пароходства и торговли были сопряжены съ большими затрудненіями. Но не одними этими обстоятельствами объясняются первые неудачи общества. Причины неудачъ зависѣли и отъ того, что мѣстныя нужды не были достаточно изучены, вслѣдствіе чего образовались ошибочные взгляды и ошибочная затрата первоначальнаго основнаго капитала. Въ публикѣ возникло сильное недовѣріе къ обществу, акціи его упали болѣе чѣмъ на половину и для спасенія дѣла, грозившаго гибелью, потребовалось въ 1862 году совершенное преобразование устава общества. Съ этого времени дѣла общества начали быстро поправляться и, въ теченіи послѣдующихъ лѣтъ, общество, изучивъ нужды края и торговли и строго руководясь ими въ своей дѣятельности, не останавливаясь передъ затратами, достигло безпримѣрнаго благосостоянія. Флотъ общества увеличенъ большимъ числомъ новыхъ пароходовъ; береговыя учрежденія расширены; во всѣхъ главныхъ портахъ устроены пристани, склады и различныя механическія приспособленія для нагрузки



и выгрузки; устроенъ рудникъ съ собственною желѣзною дорогою, для добыванія антрацита до 10 м. пудовъ ежегодно, на что затраченъ миллионъ рублей; севастопольское адмиралтейство расширено и увеличено, и представляетъ собственность болѣе чѣмъ въ миллионъ рублей; въ Севастополѣ общество постоянно строитъ пароходы и для нихъ машины; адмиралтейство общества въ Одессѣ способно производить ремонтныя работы въ значительныхъ размѣрахъ. Флотъ его вмѣсто предписанныхъ ему уставомъ дѣлать ежегодно 436,526 миль, дѣлаетъ болѣе миллиона миль въ годъ. Общество расширило районъ своихъ дѣйствій, проникнувъ въ Китай, Японію и въ порты Индіи, и въ видахъ удовлетворенія нуждъ движенія пассажировъ и грузовъ, учетверило, противъ заключенныхъ съ правительствомъ условій, сообщеніе на нѣкоторыхъ своихъ линіяхъ. Общество имѣетъ запасный капиталъ до 12 м. р. Средства его такъ велики, что въ одинъ изъ послѣднихъ годовъ имъ перевезено 560,538 пассажировъ и 35.117,733 пуда грузовъ. Въ настоящемъ своемъ составѣ оно можетъ перевезти на своихъ морскихъ пароходахъ одновременно: одну дивизію пѣхоты совокупно съ дивизіею кавалеріи, бригадою артиллеріи, со всѣми при нихъ обозами, лошадыми, лазаретами и управленіемъ. Такимъ образомъ, перевозочныя средства общества превышаютъ въ нѣсколько разъ перевозочныя средства бывшаго черноморскаго флота. Столь значительное развитіе общества обусловливается не щедрыми пособіями

отъ правительства. Съ 1867 года всѣ льготы, которыми пользовалось общество, уже отмѣнены; самая субсидія въ настоящее время уже значительно понижена, не превышая 680 т. руб. въ годъ, и притомъ она чисто номинальная, такъ какъ возвращается правительству въ видѣ различныхъ налоговъ, платимыхъ обществомъ въ казну, изъ коихъ однихъ консульскихъ сборовъ общество уплачиваетъ 100 т. руб.

Успѣхъ общества объясняется, кромѣ разумнаго веденія имъ дѣлъ, вѣрнымъ взглядомъ правительства, которое угадало потребность края въ коммерческомъ пароходномъ предпріятіи, отстранило услуги иностранныхъ капиталистовъ, предлагавшихъ за извѣстную плату открыть пароходныя сообщенія, и, рѣшившись создать русское общество, съ одними русскими акціонерами, не остановилось передъ значительными затратами, и не покинуло предпріятія даже при первыхъ его неудачахъ. Такимъ образомъ правительству удалось создать общество сильное по своимъ средствамъ, богатое морскими, рѣчными и береговыми приспособленіями, которое видимо содѣйствуетъ развитію торговли южной Россіи. Равно правительство не обманулось и въ своихъ расчетахъ относительно военныхъ цѣлей, чему служить доказательствомъ послѣдняя война.

Въ 1876 году, при приготовленіяхъ къ войнѣ, общество своими средствами содѣйствовало къ быстрой перевозкѣ орудій, снарядовъ и другихъ тяжестей, которые требовались для вооруженія создававшихся въ то время



береговыхъ укрѣпленій въ Керчи, Поті, Севастополѣ, Очаковѣ и Одессѣ. Общество не только удовлетворило нуждамъ правительства въ портахъ Чернаго моря, но въ тоже время перебросило въ Катаро для черногорцевъ до 500 т. пудовъ кукурузы и муки. Оно нашло возможнымъ удѣлить морскому вѣдомству до 12-ти пароходовъ и, кромѣ того, гребныя суда для устройства минныхъ загражденій въ вооружаемыхъ портахъ. При первыхъ лишь свѣдѣніяхъ о предстоящей войнѣ, общество предложило въ видахъ содѣйствія правительству на все время войны 10 быстро-ходящихъ пароходовъ безвозмездно. Правительство воспользовалось лишь четырьмя изъ нихъ, и пароходы «Великій Князь Константинъ», «Владиміръ», «Веста», и «Аргонавтъ», находились въ распоряженіи правительства во все время войны, съ 12 апрѣля 1877 года по 19 января 1878 года, безъ всякой платы за нихъ. Кромѣ этихъ пароходовъ правительство имѣло возможность воспользоваться для военныхъ цѣлей: пароходомъ «Россія», для крейсерства въ Черномъ морѣ, нѣсколькими шкунами и баржами, какъ плавучими батареями, которыя были вооружены и служили средствомъ для бомбардированія Сулина и турецкихъ броненосцевъ, находившихся въ этомъ портѣ.

По окончаніи военныхъ дѣйствій, общество немедленно открыло сообщеніе между внутренними портами Чернаго моря и Константинополемъ; остальными же своими пароходами весьма быстро снабдило нашу армію продовольствіемъ и обмундированіемъ въ мѣстахъ

расположенія армін, занявшей турецкое побережье. Пароходы его перевозили больныхъ и раненыхъ. По заключеніи мира, общество перевезло своими пароходами изъ портовъ Турціи въ Россію около: 4,500 офицеровъ, 145,000 нижнихъ чиновъ, 500 орудій, 2,000 зарядныхъ ящиковъ, 9,000 обозныхъ экипажей и 28,000 лошадей; въ то же время оно поддерживало обычное почтовое сообщеніе между портами. Кромѣ того, правительство оставило въ своемъ пользованіи 8 пароходовъ.

Общество „Кав-  
казъ и Меркурій“  
въ Каспійскомъ  
морѣ.

Въ Каспійскомъ морѣ, въ 1846 году, правительствомъ было учреждено почтовое пароходство, съ цѣлью не только возможно скорого и вѣрнаго сообщенія между Астраханью и пунктами Каспійскаго побережья, но и развитія торговли съ Персією. Съ этой поры, четыре казенные парохода безостановочно были заняты перевозкою почты, пассажировъ и торговыхъ грузовъ; но малочисленность пассажировъ и неудобство буксировки баржъ почтовыми пароходами далеко не окупали расходовъ правительства.

Между тѣмъ, исходъ крымской войны придавъ Каспійскому морю значеніе единственнаго пути, по которому представлялась возможность, въ случаѣ нужды, быстро перевозить на Кавказъ войска и военный матеріаль. Поэтому морское министерство обратило полное вниманіе на предложеніе директора общества волжскаго пароходства «Меркурій» сформировать акціонерное общество «Кавказъ», для доставленія почты, провіанта и прочихъ казенныхъ грузовъ на Кавказъ и



для развитія торговыхъ сношеній Россіи чрезъ Каспійское море съ жителями Кавказа, Закавказья и съ Востокомъ чрезъ Персію и Туркменскія степи. Образовавшееся въ 1858 году, въ развитіе этого предположенія, соединенное общество «Кавказъ и Меркурій», согласно Высочайше утвержденному уставу, приняло на себя обязательство содержать на Каспійскомъ морѣ, на Волгѣ, Окѣ, Камѣ и ихъ притокахъ, и на р. Курѣ не менѣе 15-ти пароходовъ съ надлежащимъ количествомъ баржъ.

Въ 1863 и 1869 годахъ уставъ общества былъ пересмотрѣнъ и окончательно опредѣлены обязательства общества передъ морскимъ и военнымъ министерствами, въ замѣнъ чего обществу была назначена отъ правительства помилъная плата. Новымъ уставомъ общество обязывалось имѣть въ Каспійскомъ морѣ 15 паровыхъ судовъ, исполнѣ благонадежныхъ для перевозки войскъ и грузовъ военного и морскаго вѣдомствъ, равнымъ образомъ извѣстное число баржъ. Въ общей сложности перевозочныя средства общества должны быть исполнѣ достаточны, чтобы, по назначенію военного или морскаго министерствъ, имѣть возможность одновременно всѣми судами перевезти десять тысячъ человѣкъ пѣхоты, или соотвѣтствующее число войскъ разнаго оружія, а во всю навигацію до двухъ милліоновъ пудовъ казенныхъ грузовъ. Общество обязывалось перевозить безплатно почту, а равно курьеровъ и фельдъегерей. Отъ правительства общество получало помилъную плату: съ 1869 до 1874 года по 3 р. 60 коп. за милію, по

линіямъ между Астраханью, Баку и Астрабадомъ, и по 6 р. за милю между Астраханью, Александровскимъ и Гурьевымъ. Помильная плата уменьшалась затѣмъ съ каждымъ пятилѣтіемъ и въ текущее пятилѣтіе, т. е. съ 1879 по 1884 годъ, общество получаетъ отъ правительства по первымъ линіямъ 1 р. 80 к., а по вторымъ — 4 р.

Общество получило бѣльшее развитіе, чѣмъ условлено въ первоначальномъ его уставѣ, и морское вѣдомство много содѣйствовало къ его процвѣтанію, посредствомъ передачи ему въ первое время, также какъ и черноморскому обществу пароходства и торговли, своихъ почтовыхъ пароходовъ, снабженія компанейскихъ судовъ офицерами и командами и предоставленія въ пользу общества ненужныхъ морскому вѣдомству земельныхъ участковъ и строеній. Общество нынѣ имѣетъ 19 паровыхъ морскихъ судовъ, 12 парусныхъ съ 47 баржами и 19 рѣчныхъ пароходовъ съ 32 баржами. Въ послѣднюю войну судами общества перевезено по рѣкамъ Камъ и Волгѣ — 91,590 человѣкъ войска, 48 орудій и 4,986 лошадей; въ 1878 году, по Каспійскому морю — 44,876 человѣкъ и 4,524 лошади.

Товарище -  
ство архангель-  
ско-мурманска-  
го срочнаго па-  
роходства.

Въ Бѣломъ морѣ, для оживленія промысловыхъ операцій и сближенія отдаленныхъ пунктовъ побережья съ центромъ торговой дѣятельности края — Архангельскомъ, учреждено въ 1875 году на паяхъ «товарищество архангельско-мурманскаго срочнаго пароходства». Районъ дѣйствій товарищества простирается между Архангельскомъ, бѣломорскими портами и отдаленнымъ



Мурманомъ до норвежской границы. Оно обязано, согласно Высочайше утвержденнаго устава, содержать на первое время три парохода, изъ коихъ два должны быть океанскаго плаванія, товаро-пассажирскіе, въ 350 силъ каждый.

Рейсы первого парохода совершаются отъ Архангельска до Вардэ или Вадзэ въ Норвегіи, при непремѣнномъ условіи захода въ Кольскій-заливъ и въ главныя становища Мурманскаго берега; рейсы второго — между Архангельскомъ и наиболѣе населенными пунктами Бѣлаго моря; рейсы третьяго — между Онегою и Кемью, со включеніемъ промежуточныхъ мѣстъ побережья. На всѣхъ этихъ пароходахъ почта и служебныя чины перевозятся бесплатно.

Товарищество получаетъ въ десятилѣтній срокъ ежегодную субсидію въ слѣдующемъ размѣрѣ: за каждый срочный рейсъ въ оба конца, пройденный пароходомъ по линіи отъ Норвежской границы до Бѣлаго моря или до Архангельска, выдается товариществу по 2,500 р.; за каждый срочный рейсъ, сдѣланный собственно по Бѣлому морю отъ Архангельска и до прибрежныхъ пунктовъ — по 1,500 руб.; и за рейсы третьяго парохода, между Онегою и Кемью — по 750 р. Общій размѣръ субсидіи въ сложности не долженъ превышать 50,000 р. въ годъ, и такимъ образомъ, чтобы воспользоваться полною правительственною субсидіею, первый пароходъ долженъ сдѣлать въ одну навигацію не менѣе 11-ти рейсовъ, а послѣдніе два парохода по 10-ти рейсовъ.

Для нужд мурманскаго пароходства морское вѣдомство уступило во временное пользованіе часть бывшаго архангельскаго адмиралтейства съ набережною, подъ устройство пароходной пристани.

Товарищество  
срочнаго паро-  
ходства по рѣ-  
камъ амурскаго  
басейна.

До 1871 года всѣ сообщенія по р. Амуру производились на казенныхъ пароходахъ, которые перевозили какъ почту и казенные грузы, такъ и пассажировъ. Пароходы, плававшіе по амурскому басейну, принадлежали тремъ вѣдомствамъ: морскому — 9 пароходовъ, телеграфному — 4 и инженерному — 3 парохода. Сообщеніе это, въ силу своего оффиціального характера состоявшее въ распоряженіи трехъ вѣдомствъ, не подчиненное никакимъ условіямъ срочности рейсовъ, не могло быть доступно мѣстному населенію и сопряжено было съ большими неудобствами, какъ для частныхъ лицъ, такъ и для служащихъ.

Не ранѣе 1871 года состоялось частное акціонерное общество, которое, по Высочайше утвержденному уставу, приняло на себя обязательство имѣть въ своемъ распоряженіи не менѣе 12 пароходовъ и 15 баржъ, для содержанія срочнаго почтово-пасажирскаго и буксирнаго пароходства по рѣкамъ амурскаго басейна. Въ вознагражденіе за бесплатную перевозку почты, а также за перевозку воинскихъ нижнихъ чиновъ, арестантовъ и переселенцевъ, равно и казеннаго груза не свыше 300,000 пудовъ, и въ видахъ поощренія предпріятія, общество получаетъ срокомъ на 20 лѣтъ вспомошествованіе, въ видѣ порейсовой платы за каждую пройденную версту, въ первыя десять лѣтъ по



2 р. 15 к., а въ послѣдующія за тѣмъ десять лѣтъ съ уменьшеніемъ на 5% за каждый годъ, такъ что въ послѣдній, т. е. 20-й годъ, рейсовая плата составитъ 50% первоначальной ея суммы, т. е. 1 р. 7½ к. Такимъ образомъ, высшій предѣлъ пособія отъ правительства исчисленъ въ размѣрѣ 245,000 р. въ годъ.

Для первоначальныхъ дѣйствій были переданы обществу, по условленной цѣнѣ, состоявшіе въ морскомъ вѣдомствѣ 9 пароходовъ со всеми принадлежавшими къ нимъ баржами.

Затѣмъ, въ послѣднее время сильно давала себя чувствовать потребность въ открытіи срочныхъ пароходныхъ сообщеній между портами Восточнаго океана, какъ нашими внутренними, такъ и между нашими и заграничными. Въ этомъ случаѣ сходятся интересы торговли, политики, администраціи и охраны края. Этотъ важный предметъ, по поводу различныхъ предложеній частныхъ лицъ объ учрежденіи такихъ пароходныхъ сообщеній, былъ подвергаемъ обсужденію какъ въ особомъ совѣщаніи нѣсколькихъ министровъ, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, такъ и въ спеціально назначенныхъ комиссіяхъ изъ чиновъ различныхъ вѣдомствъ, и въ этихъ совѣщаніяхъ вполнѣ выяснилось, какіе именно пункты должны быть связаны пароходными линіями. Такимъ образомъ, признано полезнымъ учрежденіе слѣдующихъ пароходныхъ линій: 1) линія Татарскаго пролива между Владивостокомъ и Николаевскомъ, чрезъ заливъ Св. Ольги, Корсаковскій постъ,

Потребность срочнаго сообщенія между русскими и заграничными портами въ Восточномъ океанѣ.

Императорскую гавань, Дуе и заливъ Де-Кастри; два рейса въ теченіи навигаціи; 2) сѣверная линія изъ Владивостока въ Корсаковскій постъ, Петропавловскъ и на Комодорскіе острова съ заходомъ въ Тигиль, Гижигу, Охотскъ, Аянъ, Удское и Тарайку; одинъ рейсъ въ навигацію; 3) линія Амурскаго залива между Владивостокомъ и заливомъ Посъетъ, съ заходомъ въ постъ Рѣчной; два рейса каждый мѣсяцъ; 4) заграничная линія, которая связывала бы одинъ изъ портовъ Приморской области съ портами Китая или Японіи, уже имѣющими правильное почтовое сообщеніе съ Европою и Америкою. Такою линіею выбрана: изъ Владивостока въ Шанхай, Ханькау съ заходомъ въ Нагасаки. Предприниматели, дѣлавшіе предложенія правительству объ учрежденіи срочнаго пароходнаго сообщенія въ водахъ Восточнаго океана, указывали на выгоды, могущія произойти для Россіи отъ направленія къ тамошнимъ русскимъ портамъ сухопутной чайной торговли съ Китаемъ, отъ сбыта въ портахъ Китая и Японіи сахалинскаго угля. Однако, не смотря на полное вниманіе, которое оказывалось правительствомъ этимъ предложеніямъ и даже выданную уже одному лицу концессию на эксплуатацію линій, пароходство еще до сихъ поръ не учреждено въ этихъ водахъ и остается пока въ сферѣ проектовъ.

Преобразование  
учлищъ торго-  
ваго мореплава-  
нія.

Въ 1856 году для развитія торговаго флота существовали слѣдующія правительственныя учебныя заведенія: для Балтійскаго моря—Кронштадтская рота торговаго мореплаванія, для Чернаго моря—Херсонское



училище торговаго мореплаванія, и для Бѣлаго моря—  
шхиперскіе курсы въ Кеми и Архангельскѣ.

Кронштадтская рота торговаго мореплаванія учреж-  
дена въ 1829 году и помѣщалась прежде въ С.-Пе-  
тербургѣ, подъ именемъ С.-Петербургскаго училища  
торговаго мореплаванія. Правительство отпускало на  
него ежегодно по 48,000 руб. Цѣль учрежденія этого  
училища, состоявшаго въ вѣдомствѣ министерства  
финансовъ, была двоякая: образоватъ штурмановъ и  
шхиперовъ торговаго флота и корабельныхъ инже-  
неровъ. Число казенныхъ воспитанниковъ положено  
имѣть 32 изъ мѣщанъ и преимущественно главнѣй-  
шихъ портовыхъ городовъ, съ дозволеніемъ пользо-  
ваться ученіемъ и вольноприходящимъ. Курсъ ученія  
былъ четырехъ-годичный; требовалось непремѣнное  
знаніе нѣмецкаго, французскаго и англійскаго язы-  
ковъ. Съ 1848 года, переведенное въ Кронштадтъ въ  
вѣдѣніе морскаго министерства, училище переиме-  
новано было въ роту торговаго мореплаванія, а за-  
тѣмъ въ 1854 году присоединено къ штурманскому  
училищу. За каждаго воспитанника правительство  
платило въ навигацію шхиперамъ, соглашавшимся  
брать ихъ на суда, по 40 руб.; на шхиперовъ же, от-  
казывавшихся принять воспитанника, налагался штрафъ  
въ 25 руб. Среднимъ числомъ рота выпускала еже-  
годно лишь 5 воспитанниковъ, получавшихъ согласно  
табели 1848 года приличное обмундированіе и сверхъ  
того пособіе въ 300 руб. асс.

Окончившіе полный курсъ выходили съ званіемъ

штурмановъ и штурманскихъ помощниковъ. По совершеніи морскихъ кампаній въ теченіи 4-хъ лѣтъ, въ должности помощника шхипера или штурмана, они, сдавъ экзаменъ въ училищѣ, могли получать свидѣтельство на званіе шхипера.

Въ Херсонѣ училище торговаго мореплаванія основано въ 1834 году, по образцу с.-петербургскаго училища, съ уменьшеніемъ противъ послѣдняго числа воспитанниковъ до 24-хъ, и съ назначеніемъ преподаванія языковъ: греческаго, турецкаго и итальянскаго, какъ болѣе необходимыхъ для плаванія по Черному морю. При основаніи училища имѣлось въ виду дать хозяевамъ заграничныхъ и каботажныхъ судовъ хорошихъ шхиперовъ, получившихъ теоретическое и практическое образованіе. На содержаніе училища опредѣлено ежегодно до 18,000 руб. и на обзаведеніе единовременно 5000 руб. По окончаніи курса, воспитанники поступали на военные транспорты, на правахъ кондукторовъ корпуса флотскихъ штурмановъ, и, прослуживъ тамъ 3 года, увольнялись изъ военнаго флота съ званіемъ вольныхъ штурмановъ и пріискивали себѣ мѣсто на коммерческихъ судахъ.

Такое устройство училищъ торговаго мореплаванія представляло большія неудобства. Воспитанники поступали въ училища въ такомъ возрастѣ, когда нельзя было судить объ ихъ способностяхъ къ мореходному промыслу. Самое преподаваніе предметовъ, носившее характеръ общеобразовательный, при краткомъ срокѣ ученія, нисколько не было приспособлено къ цѣли



приготовленія для торговаго флота опытныхъ штурмановъ и шхиперовъ. Поступленіе воспитанниковъ херсонскаго училища для практики на военныя суда давало имъ нѣкоторую опытность, но не по той отрасли знаній, которая составляла ихъ специальность, такъ какъ между судами военными и торговыми существуютъ различія и въ числѣ экипажа, и въ оснасткѣ, и въ нагрузкѣ. Поэтому весьма понятно, что обязательный пріемъ ихъ на торговые суда былъ весьма стѣснителенъ для судохозяевъ, такъ какъ эти воспитанники, непривыкшіе къ лишеніямъ и трудностямъ мореходнаго промысла, составляли для нихъ одну тягость. Судохозяева охотнѣе платили штрафъ за непріемъ на суда воспитанниковъ, даже когда этотъ штрафъ былъ повышенъ до 125 руб., чѣмъ брать на судно бѣлоручекъ.

Съ перваго выпуска изъ херсонскаго училища по 1857 годъ, только 2 воспитанника искали и получили званіе шхипера, а между тѣмъ на содержаніе этого училища въ теченіи 19-ти лѣтъ правительство пожертвовало 150,000 руб.

Совершенно иной результатъ давали бѣломорскіе шхиперскіе учебные курсы.

Архангельскій гражданскій губернаторъ, во всеподданнѣйшемъ отчетѣ о состояніи губерніи за 1839 годъ, между прочимъ, представлялъ о необходимости учредить навигаціонныя школы при уѣздныхъ училищахъ въ Архангельскѣ и Кемі, «такъ какъ жители этихъ городовъ, почти исключительно занимающіеся мор-

скими промыслами, имѣютъ надобность и охоту къ изученію самонужнѣйшихъ для мореплаванія свѣдѣній».

Учрежденіе шхиперскихъ курсовъ состоялось въ 1842 году. На основаніи положенія о нихъ, къ посѣщенію курсовъ были допущены бесплатно вольноприходящіе всѣхъ званій и всякаго возраста. Курсъ продолжался два года и воспитанникъ, окончившій курсъ, допускался къ экзамену на помощника штурмана не прежде, какъ по выполненіи имъ четырехъ морскихъ кампаній въ Норвегію и обратно; затѣмъ экзаменъ на штурмана онъ сдавалъ по прослуженіи съ одобрительными аттестатами 4-хъ лѣтъ помощникомъ.

На содержаніе курсовъ было назначено отъ министерства финансовъ: для Архангельскаго 2,000 рублей, Кемскаго 1,800 рублей, и на обзаведеніе единовременно по 500 рублей. При каждомъ курсѣ было положено содержать по 15 слушателей изъ бѣдныхъ крестьянъ и мѣщанъ, съ отпускомъ на содержаніе ихъ особой добавочной суммы. Для практическаго плаванія воспитанниковъ было разрѣшено въ 1846 году купить частное судно, названное «Ломоносовъ». Въ 1857 году для курсовъ построена была въ архангельскомъ портѣ новая шкуна, по высланнымъ морскимъ министерствомъ чертежамъ шкуны «Опытъ», отличавшейся хорошими морскими качествами, а такъ какъ чертежи судовъ не всегда были удобопонятны для мастеровъ тамошняго края, какъ не получившихъ теоретическаго образованія, то въ 1858 году признано было полезнымъ устроить въ Кеми модель шкуны въ боль-



шомъ размѣрѣ, которая бы служила съ пользою и для учениковъ архангельскаго пхиперскаго курса.

Всѣ эти мѣры принесли весьма хорошіе результаты. Всѣ выпущенные воспитанники поступали на русскія купеческія суда и, понимая неудобство судовъ старинной конструкціи, побуждали судовъладельцевъ по возможности заводить суда по образцамъ болѣе современныхъ типовъ. Съ 1861 года было признано болѣе полезнымъ размѣщать воспитанниковъ по поморскимъ шкунамъ съ платою за содержаніе отъ казны. На этихъ частныхъ судахъ они занимались матросскими и штурманскими работами. Эта мѣра, приносившая пользу воспитанникамъ, не осталась безъ вліянія и на самихъ отцовъ ихъ, приучая послѣднихъ къ употребленію инструментовъ, къ прокладкѣ по картѣ и къ употребленію пель-компаса, съ которымъ ранѣе поморы не были знакомы.

Организація этихъ курсовъ, а равно существованіе либавскаго навигаціоннаго класса имѣли большое вліяніе на преобразование училищъ. Послѣдній былъ учрежденъ въ 1861 году, при либавской прогимназіи, согласно заявленному въ морское министерство желанію тамошняго купечества, которое находило полезнымъ при прогимназіи подобный курсъ, для образованія желающихъ посвятить себя торговому мореплаванію.

Въ 1867 году комитетъ для изысканія средствъ къ развитію русскаго торговаго флота выработалъ проектъ новаго положенія о навигаціонныхъ классахъ, кото-

рое получило Высочайшее утвержденіе. На основаніи этого закона, купеческимъ, городскимъ и другимъ обществамъ дано не только право основывать съ разрѣшенія правительства въ прибрежныхъ мѣстахъ Имперіи навигаціонные классы, но и, въ случаѣ основанія такихъ классовъ, назначено ежегодное изъ министерства финансовъ денежное пособіе въ размѣрѣ отъ 500 до 1000 руб. Отъ общества же, заявившаго готовность имѣть у себя мореходный классъ, требуется содѣйствіе, чрезъ назначеніе опредѣленной годовой суммы на содержаніе класса, или чрезъ отводъ для него на счетъ общества помѣщенія, съ отопленіемъ и освѣщеніемъ, или наконецъ чрезъ единовременное пособіе на устройство класса. Этотъ общинный взносъ представляетъ правительству нѣкотораго рода обезпеченіе въ томъ, что община заботится серьезно о развитіи мореходства. Классы открыты для приходящихъ всякаго состоянія и возраста бесплатно, если только приходящіе производили уже плаваніе на судахъ. Школы, по объему преподаванія, раздѣлены на три разряда, изъ коихъ низшій соотвѣтствуетъ программѣ испытанія на званіе штурмана каботажнаго плаванія, второй—на званіе шхипера каботажнаго и штурмана дальняго плаванія, а третій—на званіе шхипера дальняго плаванія.

Херсонское училище торговаго мореплаванія упразднено; шхиперскіе курсы, существующіе въ Архангельскѣ и Кеми и либавскій навигаціонный классъ—сохранены безъ измѣненія. Что касается до Кронштадт-



ской роты торговаго мореплаванія, то пріемъ въ нее прекращенъ еще въ 1864 году и она упразднилась съ выпускомъ обучавшихся въ ней.

Въ 1879 году число мореходныхъ классовъ возрасло до 36, изъ коихъ на Бѣломорскомъ побережьи . 6  
на Балтійскомъ . . . . . 13  
— Черноморскомъ . . . . . 10  
— Каспійскомъ . . . . . 4  
— Азовскомъ . . . . . 3.

Морское вѣдомство помогаетъ ихъ развитію, удѣляя для нихъ изъ своихъ офицеровъ преподавателей морскихъ наукъ.

Морское министерство поддерживало все, что со-  
дѣйствовало къ развитію у насъ торговаго флота: въ  
видѣ ли участія въ разработкѣ законодательныхъ  
мѣръ, въ видѣ ли поддержки торговыхъ учреждений и  
обществъ, существованіе которыхъ связано съ мор-  
скою спеціальностію, въ видѣ ли распространенія мор-  
скихъ знаній въ народѣ. Наши порты и адмиралтей-  
ства всегда были готовы оказать самое усердное со-  
дѣйствіе лицамъ, нуждающимся въ помощи по ихъ  
спеціальности, наши моряки и другіе специалисты  
переносили свои познанія въ частныя пароходныя  
общества.

Содѣйствіе ча-  
стнымъ предпріи-  
тіямъ, имѣющимъ  
отношеніе къ тор-  
говому морепла-  
ванію.

Изъ законодательныхъ работъ необходимо упомя-  
нуть о весьма обширномъ трудѣ по пересмотру поста-  
новленій о торговомъ судоходствѣ.

Пересмотръ по-  
становленій о тор-  
говомъ судоход-  
ствѣ.

Въ началѣ 1872 года государственный совѣтъ, по  
поводу разсматривавшагося въ немъ одного частнаго

дѣла, обратилъ особое вниманіе на совершенную не-  
удовлетворительность дѣйствующихъ законовъ объ  
аваріяхъ и вообще происшествіяхъ по торговому море-  
плаванію и Высочайше утвержденнымъ 29-го февраля  
1872 года мнѣніемъ своимъ предоставилъ управляю-  
щему морскимъ министерствомъ, по соглашенію съ  
министрами юстиціи и финансовъ, озаботиться ско-  
рѣйшимъ пересмотромъ помянутыхъ узаконеній, для  
установленія на будущее время точныхъ, существу-  
дѣла свойственныхъ, правилъ какъ о производствѣ  
слѣдствія и суда по такимъ происшествіямъ, такъ и  
объ отвѣтственности лицъ, оказывающихся при томъ  
виновными.

При ближайшемъ соображеніи законодательной ра-  
боты, въ размѣрѣ, указанномъ приведеннымъ мнѣ-  
ніемъ государственнаго совѣта, оказалось, что она  
объемлетъ цѣлую вѣтвь законодательства, расположен-  
ную въ разныхъ частяхъ нашихъ законовъ. Тѣсная  
связь между разнообразными предметами этой законо-  
дательной работы и соприкосновеніе въ этомъ дѣлѣ  
интересовъ разныхъ вѣдомствъ, а слѣдовательно, и  
неизбѣжная разнородность взглядовъ на существо  
многихъ вопросовъ, естественно указывали на то, что  
успѣшный ходъ настоящаго дѣла можетъ быть дости-  
гнутъ только при единствѣ въ направленіи всей этой  
сложной работы, — единствѣ, возможномъ лишь при  
условіи соединенія всего дѣла въ однихъ рукахъ.

Вслѣдствіе этого, по всеподданнѣйшему докладу Его  
Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, со-



ставленному по соглашенію съ министрами юстиціи и финансовъ и главноуправляющимъ вторымъ отдѣленіемъ собственной Его Императорскаго Величества канцеляріи, Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: для разработки этого дѣла учредить особую, подъ высшимъ руководствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, комисію изъ представителей всѣхъ заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ вѣдомствъ, съ тѣмъ, чтобы выработанные ею проекты вносились, чрезъ управляющаго морскимъ министерствомъ, въ государственный совѣтъ, съ заключеніями подлежащихъ министровъ.

На комисію эту первоначально былъ возложенъ пересмотръ всѣхъ дѣйствующихъ постановленій объ аваріяхъ и другихъ происшествіяхъ по торговому мореплаванію, съ цѣлью установленія точныхъ и опредѣлительныхъ правилъ о порядкѣ производства дознанія, слѣдствія и суда о такихъ происшествіяхъ, а также о наказаніяхъ за встрѣчающіяся при этомъ нарушенія. Впослѣдствіи, по происходившимъ, въ силу упомянутаго Высочайшаго повелѣнія, сношеніямъ морскаго министерства съ министерствами финансовъ и путей сообщенія,—комисіи поручена также разработка однородныхъ съ вышеозначенными правилъ по внутреннему судоходству. Засимъ, по послѣдовавшему 15-го іюля 1875 года Высочайшему соизволенію, въ эту же комисію были переданы, для дальнѣйшей разработки, нѣкоторые вопросы, возбужденные въ морскомъ министерствѣ, именно: 1) объ измѣненіи зако-

новъ о судопроизводствѣ и наказаніяхъ за нарушеніе правилъ торговаго судоходства, такъ какъ этотъ предметъ входитъ прямо въ задачу комисіи; 2) о портовой полиціи и 3) объ организаціи правительственнаго надзора за судоходствомъ, по тѣсной связи двухъ послѣднихъ вопросовъ съ означенною задачею.

Вслѣдствіе такого расширенія первоначально возложенной на нее задачи, комисія, въ іюнѣ 1875 года, была наименована комисіею для пересмотра постановленій о торговомъ судоходствѣ.

Многосложность законодательнаго труда, возложеннаго на комисію, находящуюся подъ предсѣдательствомъ члена государственнаго совѣта тайнаго совѣтника Стояновскаго, и необходимость подробнаго изученія современнаго состоянія нашего торговаго флота и коммерческихъ портовъ, въ связи съ ознакомленіемъ съ законодательствами иностранныхъ морскихъ державъ по торговому мореплаванію, потребовали обширныхъ подготовительныхъ работъ. Этимъ работамъ, вмѣстѣ съ разрѣшеніемъ нѣкоторыхъ частныхъ вопросовъ, сообщенныхъ на заключеніе комисіи и имѣющихъ связь съ предметомъ возложеннаго на нее порученія, и были посвящены труды комисіи въ первые годы ея существованія. Нынѣ работы эти уже приведены къ концу и комисія приступила къ окончательной разработкѣ вопроса объ устройствѣ управленія торговыми портами и о портовой полиціи.

Участіе морскаго министерства въ москов-

Въ видахъ распространенія между населеніемъ полезныхъ свѣдѣній по морской части, морское министер-



ство въ 1872 году приняло живое участіе въ устроен-  
ной въ томъ году въ Москвѣ политехнической выставкѣ,  
по случаю двухсотлѣтняго юбилея дня рожденія Импе-  
ратора Петра Великаго. На этой выставкѣ морское  
министерство въ особомъ отдѣлѣ сгруппировало, по  
возможности, всѣ тѣ предметы, которые могли пред-  
ставить современное состояніе техники военнаго и торго-  
ваго флотовъ, съ указаніемъ употребляющихся мате-  
риаловъ при постройкѣ, вооруженіи и плаваніи судовъ,  
а также и техническихъ приѣмовъ, необходимыхъ при  
превращеніи дерева, металла и другихъ матеріаловъ  
изъ сыраго ихъ вида на всѣ судостроительныя по-  
требности. Собственно же по части торговаго море-  
плаванія были выставлены многоразличныя коллекціи  
парусныхъ, паровыхъ и гребныхъ судовъ.

По поводу этой выставки, на особую сумму, ассиг-  
нованную министерствомъ финансовъ, было издано 11  
сочиненій, переведенныхъ морскими офицерами, ка-  
сающихся до торговаго мореплаванія и могущихъ быть  
полезными для лицъ занимающихся этою отраслью  
дѣятельности. Московское купечество устроило съ  
своей стороны по случаю выставки промышленный  
сѣздъ, для обсужденія важнѣйшихъ вопросовъ рус-  
ской промышленности. Въ числѣ этихъ вопросовъ за-  
ключался и вопросъ объ отечественномъ торговомъ  
мореходствѣ.

Заявленная на этомъ сѣздѣ мысль объ учрежденіи  
общества на средства добровольныхъ пожертвованій  
для содѣйствія русскому торговому мореходству полу-

Общество для  
содѣйствія рус-  
скому торговому  
мореходству.

чила съ Высочайшаго разрѣшенія осуществленіе въ 1873 году. Это общество удостоено наименованія Императорскаго. Оно имѣетъ цѣлю: разсматривать и обсуждать вопросы, относящіеся до торговаго судостроенія и мореплаванія; содѣйствовать открытію и поддержанію мореходныхъ школъ; привлекать представителей внутренней торговли и промышленности къ участию въ торгово-мореходныхъ предпріятіяхъ и распространять практическія свѣдѣнія по торговому мореходству путемъ печатанія на свои средства, какъ отдѣльныхъ, такъ и періодическихъ популярныхъ изданій. Для изученія дѣйствительныхъ нуждъ русскаго мореходства, общество организовало въ различныхъ приморскихъ пунктахъ Имперіи свои отдѣленія.

Не смотря на недавнее свое существованіе, общество заявило себя крупнымъ высоко-патріотическимъ дѣломъ: оно взяло на себя починъ устройства добровольнаго флота, для крейсерской службы въ военное время и для торговыхъ цѣлей въ мирное. Это предпріятіе удостоилось быть принятымъ въ 1878 году подъ покровительство Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича, и въ Москвѣ образовался тогда же главный комитетъ для сбора пожертвованій, открывшій всенародную подписку на сооруженіе судовъ добровольнаго флота. Не прошло и одного мѣсяца со дня открытія подписки, какъ сумма пожертвованій достигла уже до 4.000,000 рублей. Чрезъ командированныхъ за границу морскихъ офицеровъ куплены были сперва три парохода у гамбургско-американскаго акціо-



нернаго общества, а потомъ четвертый—въ Англіи; всѣ четыре за 1.893,441 рубль. Пароходы эти получили имена: «Россія», «Москва», «Петербургъ» и «Нижній Новгородъ».

Одновременно съ покупкою пароходовъ приобрѣтена была для нихъ съ завода Круша, на счетъ морскаго министерства, артиллерія со всею принадлежностію. Команды первыхъ трехъ комплектованы морскимъ вѣдомствомъ въ числѣ 288 нижнихъ чиновъ при 24 офицерахъ, отъ Балтійскаго флота, а послѣдняго—въ числѣ 96 нижнихъ чиновъ и 8 офицеровъ, отъ Черноморскаго.

Съ подписаніемъ въ Берлинѣ трактата, пароходы перемѣнили свой военный флагъ на коммерческій.

### ГЛАВА III.

#### ОРГАНИЗАЦІЯ КОМАНДЪ.

Организація  
командъ въ 1855  
году.

Всѣ чины, входящіе въ составъ морскаго вѣдомства (\*), передъ началомъ крымской войны раздѣлялись на чиновъ собственно флота и чиновъ специальныхъ корпусовъ: флотскихъ штурмановъ, морской артиллеріи, корабельныхъ инженеровъ и инженеровъ морской строительной части. Кромѣ того, въ морскомъ вѣдомствѣ состояли весьма многочисленныя береговыя команды.

Флотскіе чины составляли изъ себя 47 экипажей, въ томъ числѣ, въ балтійскомъ флотѣ—28, въ черноморскомъ—17, въ каспійской флотиліи—1, въ Петропавловскѣ—1. Въ то же время состояло по *балтійскому вѣдомству*, къ которому были причислены архангельская, каспійская и камчатская флотиліи: 3 строевыхъ ластовыхъ экипажа, 26 ротъ нестроевыхъ ластовыхъ командъ, 11 рабочихъ экипажей, 6 военно-рабочихъ

(\*) О медицинскихъ чинахъ и гражданскихъ чиновникахъ говорится особо въ главахъ X и XI второй части «Обзора».



ротъ, 7 арсенальныхъ ротъ; по *черноморскому вѣдом-  
ству*: 2 строевыхъ ластовыхъ экипажа, 15 ротъ не-  
строевыхъ ластовыхъ командъ, 9 рабочихъ экипажей,  
3 арсенальныхъ и лабораторныхъ роты и 4 военно-  
работчія роты.

На основаніи штатовъ флота, Высочайше утвержден-  
ныхъ въ 1827 и 1831 годахъ, въ боевомъ отношеніи  
флотъ раздѣлялся на дивизіи, а именно: въ балтій-  
скомъ флотѣ было три дивизіи, въ черноморскомъ—  
двѣ. Каждая дивизія, въ свою очередь, раздѣлялась  
на бригады, а въ составъ каждой бригады входили  
три корабля и нѣсколько фрегатовъ и судовъ мень-  
шаго ранга. Въ боевомъ порядкѣ первую дивизію бал-  
тійскаго флота повелѣно было именовать авангардомъ  
и присвоить ей синій флагъ, вторую — кордебаталію,  
или бѣлаго флага, а третью аріергардомъ, или крас-  
наго флага. Всѣмъ линейнымъ судамъ черноморскаго  
флота было предписано носить бѣлый флагъ, а при  
нахожденіи всего флота въ кампаніи раздѣлять его на  
авангардъ, кордебаталію и аріергардъ, на тѣхъ осно-  
ваніяхъ, какъ установлено для балтійскаго флота.

Вышеозначенная организація командъ въ отчетный  
періодъ подверглась весьма существеннымъ преобра-  
зованіямъ.

Въ виду обращенія флота изъ паруснаго въ паро-  
вой и переходнаго вслѣдствіе этого его положенія, въ  
1857 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе имѣть  
въ готовности средства для комплектованія строи-  
вшихся въ то время паровыхъ судовъ. Для этой цѣли

Переформиро-  
ваніе командъ въ  
первое время по  
заключеніи мира.

сохранить всѣ экипажи, но въ различномъ составѣ, смотря по судамъ, которыя они комплектуютъ, а именно: въ экипажахъ, въ которыхъ всѣ положенныя по штату паровыя суда уже готовы, имѣть для судовъ команды въ полномъ составѣ; въ тѣхъ экипажахъ, въ которыхъ готово только половинное число приписанныхъ судовъ, имѣть для этихъ судовъ полныя команды и для экипажа половинный кадръ; тѣ же экипажи, въ которыхъ судовъ еще вовсе нѣтъ, — имѣть въ полномъ кадренномъ составѣ.

Образованіе корпуса инженеръ-механиковъ.

Въ это первое время одинъ родъ морской службы потребовалъ для себя окончательной организаціи особаго спеціальнаго корпуса дѣятелей. Съ замѣною паруснаго флота паровымъ, съ пріобрѣтеніемъ паромъ господствующаго значенія на судахъ и въ адмиралтействахъ, механическая часть во флотѣ получила такое развитіе и такъ быстро начала совершенствоваться, что должна была составить предметъ изученія для особыхъ спеціалистовъ. Число такихъ лицъ было у насъ такъ незначительно, что недостатокъ въ нихъ пополнялся приглашеніемъ на службу къ намъ иностранцевъ. Въ 1854 и 1855 годахъ для управленія машинами на винтовыхъ канонерскихъ лодкахъ, призваны на службу во флотъ 40 вольныхъ машинистовъ, служившихъ при постройкѣ, починкѣ и управленіи машинъ на желѣзныхъ дорогахъ, а для лучшаго усовершенствованія въ этомъ дѣлѣ, они были отправлены на с.-петербурго-московскую и царскосельскую желѣзныя дороги, для пріученія управлять локомотивами.



Сверхъ того, въ видахъ подготовленія этимъ машинистамъ помощниковъ, назначены на заводы 40 учениковъ изъ морскаго учебнаго рабочаго экипажа, для практическаго изученія строящихся паровыхъ машинъ къ канонерскимъ лодкамъ.

Между тѣмъ, пароходный комитетъ привелъ къ окончанію составленіе положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ. На основаніи этого положенія, Высочайше утвержденнаго 29 декабря 1854 года, установлено комплектованіе корпуса офицерами производить изъ выпускныхъ воспитанниковъ старшаго класса кондукторскихъ ротъ учебнаго рабочаго экипажа, а кондукторами — изъ такихъ же воспитанниковъ среднихъ классовъ, а также изъ вольноопредѣляющихся. Для производства по корпусу инженеръ-механиковъ установлена особая линія. Офицеры корпуса инженеръ-механиковъ раздѣлены на три разряда и имъ опредѣлено добавочное жалованье по этимъ разрядамъ, съ переводомъ изъ разряда въ разрядъ, за способности и усердіе къ службѣ, черезъ пять лѣтъ. Всѣмъ оберъ-офицерамъ, до чина поручика включительно, и кондукторамъ опредѣлено производить ежегодный экзаменъ. Въ 1856 году кондукторскія роты учебнаго морскаго рабочаго экипажа преобразованы въ инженерное и артиллерійское училище морскаго вѣдомства, для подготовленія между прочимъ инженеръ-механиковъ.

Напротивъ того, существованіе въ морскомъ вѣдомствѣ специальныхъ корпусовъ штурмановъ и артиллеристовъ подвергалось неоднократно вопросу, со-

Вопросъ объ отдѣльномъ существованіи корпусовъ штурмановъ и артиллеристовъ.

ставляло предметъ серьезнаго изслѣдованія и обсужденія, самыхъ живыхъ споровъ и до сихъ поръ еще не считается окончательно рѣшеннымъ.

По мнѣнію многихъ адмираловъ и капитановъ, раздѣленіе офицеровъ на флотскихъ и штурманскихъ имѣетъ большія неудобства и производитъ вредныя послѣдствія. Помянутыя лица говорятъ, что морскіе офицеры должны быть равны между собою и составлять одно общество, но, смотря по способностямъ и познаніямъ, слѣдуетъ назначать ихъ на суда къ обязанностямъ штурманской спеціальности или на вахту, для управленія судномъ. Существованіе отдѣльнаго сословія штурмановъ, которое, не смотря на важную и трудную свою обязанность, считается гораздо ниже флотскихъ офицеровъ, имѣетъ послѣдствіемъ, что весьма многіе флотскіе офицеры пренебрегаютъ искусствомъ кораблевожденія и въ небытность штурмана не умѣли бы вести корабль. Сверхъ того, въ одной каютѣ-компаніи, на одномъ кораблѣ, офицеры, всѣ лица военныя, носящія эполеты, составляютъ разныя сословія, высшее и низшее, что и несправедливо относительно низшихъ и вредно вообще для службы. Противъ этого мнѣнія другіе адмиралы и капитаны возражаютъ, что штурманская служба составляетъ такую спеціальность, которою должны заниматься исключительно лица, посвятившія себя ей, и что если назначать къ должности штурмана по очереди морскихъ офицеровъ, то эта должность будетъ исполняться дурно и число крушеній нашихъ судовъ уве-



личится. Защитники первого мнѣнія приводятъ въ примѣръ французскій флотъ, неимѣющій особыхъ штурмановъ, защитники втораго указываютъ на англійскій флотъ, гдѣ есть это званіе.

Равнымъ образомъ и почти по тѣмъ же соображеніямъ, въ морскомъ вѣдомствѣ находится много лицъ которыя настаиваютъ на необходимости упразднить корпусъ морской артиллеріи, съ возложеніемъ обязанностей артиллерійской спеціальности на флотскихъ офицеровъ.

Корпуса корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ также возбуждали вопросъ о необходимости кореннаго ихъ преобразованія.

Нѣкоторые лица полагали, что много бываетъ неудобствъ оттого, что корабельнымъ инженерамъ и инженеръ-механикамъ присвоены военные чины. Корабельные инженеры и инженеръ-механики по роду занятій и службы вовсе не принадлежатъ къ военному сословію; ихъ назначеніе состоитъ вовсе не въ томъ, чтобы вступать въ бой и потому имъ совершенно неправильно присвоено званіе военныхъ офицеровъ. Военный чинъ съ одной стороны подчиняетъ ихъ военной дисциплинѣ, требуетъ отъ нихъ полнаго повиновенія старшему въ чинѣ и лишаетъ самостоятельности и независимости, необходимыхъ для человѣка, который, представляя искусство или науку, не долженъ быть слѣпымъ орудіемъ начальства, но долженъ быть самостоятельнымъ дѣтелемъ. Съ другой стороны, тоже обстоятельство лишаетъ начальство возможности

Вопросъ о предоставлении лицамъ корпуса корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ гражданскаго званія.

удалять изъ службы людей малоспособныхъ, но не совершившихъ никакого преступленія, замѣнять ихъ людьми болѣе способными, назначать къ высшимъ обязанностямъ и должностямъ лицъ, неимѣющихъ соотвѣтствующаго чина, но имѣющихъ большія познанія и способности, давать имъ важныя порученія и назначать въ ихъ распоряженіе лицъ менѣе знающихъ и менѣе способныхъ, но старшихъ въ чинѣ. Между тѣмъ въ дѣлѣ, каково строеніе судовъ, изготовленіе механизмовъ и ихъ содержаніе, необходима полная свобода отыскивать и назначать людей собственно по ихъ способностямъ и знаніямъ.

Коренное пре-  
образование ко-  
мандъ въ 1863  
году.

Между тѣмъ береговая организація морскихъ командъ продолжала носить на себѣ отпечатокъ переходнаго состоянія. Неустановившійся и безпрестанно измѣняющійся взглядъ моряковъ всѣхъ странъ на качества и ранги судовъ, долженствующихъ входить въ составъ военныхъ флотовъ, быстрые успѣхи теоріи и практики кораблестроенія и нововведенія въ области морской артиллеріи, указывали на невозможность строго держаться утвержденнаго въ 1856 году штата, и даже дѣлали сомнительною самую возможность имѣть какой либо постоянный штатъ для флота. Финансовыя же соображенія, вызвавшія необходимость въ значительныхъ сокращеніяхъ морскихъ смѣтъ, принудили морское министерство дѣлать такое усиленное увольненіе людей во временной отпускъ, что увольненіе это окончательно разстроило экипажную организацію и хозяйство, превратило экипажи въ части, малочисленный



составъ которыхъ, едва достаточный для ежегоднаго домашняго расхода, отнялъ всякую возможность заниматься боевымъ образованіемъ людей. Нѣкоторые изъ экипажей, сохранивъ лишь названіе и командира, превратились въ кадры изъ 100 и менѣе человѣкъ. Все это указывало на явную несостоятельность прежней организаціи командъ и привело къ убѣжденію въ необходимости кореннаго измѣненія основныхъ ея началъ.

Существовавшая дотолѣ организація экипажей, начало коей восходило къ 1810 году, была основана на желаніи соединить въ однихъ и тѣхъ же командахъ условія существованія сухопутныхъ войскъ съ условіями морской службы, и потому флотскимъ командамъ придана была организація пѣхотной тактической единицы—баталіона, и, примѣняясь далѣе къ тактическому устройству сухопутныхъ войскъ, эти единицы сведены были въ бригады и дивизіи.

Суда были приписаны къ экипажамъ по постоянному штатному росписанію флота: при каждомъ почти экипажѣ, кромѣ корабля, на укомплектованіе котораго поступала значительная часть людей, находились фрегаты и одно или нѣсколько мелкихъ судовъ, такъ что не только экипажъ, но и составныя его части, роты, дробились неравномѣрно, и береговое устройство распадалось каждый разъ при выходѣ флота въ море.

Сколь ни велики и очевидны были проистекающія отъ этого неудобства, но организація эта могла еще существовать, когда существовалъ и сохранялся на

дѣлъ постоянный штатъ флота, когда постоянно содержались въ полномъ комплектномъ наличіи всѣ экипажи кораблей и прочихъ судовъ, когда суда эти периодически вооружались и плавали въ стройномъ составѣ дивизій, и плавали притомъ въ нашихъ внутреннихъ моряхъ, не отдаляясь на долгое время отъ мѣстъ своего береговаго расположенія.

Въ 1863 году было уже не то. Еще въ 1856 году были уничтожены бригады и бригадные командиры, а въ 1860 году послѣдовало уничтоженіе раздѣленія флота на дивизіи и упраздненіе должностей начальниковъ дивизій. Значительное же уменьшеніе постоянного числа людей, содержимыхъ на дѣйствительной службѣ, дознанная опытомъ недостаточность однихъ внутреннихъ плаваній для морскаго образованія командъ и замѣна ихъ правильною системою плаваній заграничныхъ, составлявшихъ прежде рѣдкія исключенія, и, наконецъ, сознанная невозможность требованія отъ морскихъ командъ достоинствъ сухопутныхъ войскъ и произведенное вслѣдствіе сего измѣненіе береговаго строя, отняло у такой организаціи всякій предлогъ къ дальнѣйшему существованію.

Для того, чтобы флотъ дѣйствительно представлялъ живую боевую силу, чрезвычайно важно, чтобы каждое судно имѣло команду изъ людей сжившихся между собою и тѣсно соединенныхъ общою привязанностію къ своему судну. Изыскивая способъ придать командамъ такое устройство, которое отвѣчало бы этому основному началу и разнымъ случайностямъ



комплектованіе военныхъ судовъ, избѣгая при томъ, по возможности, дробленія хозяйственныхъ и административныхъ единицъ, входящихъ въ составъ флота,—нельзя было не придти къ убѣжденію, что судовыя команды должны составить главное основаніе организациі личнаго боеваго состава флота, и, дѣйствительно, мысль о такихъ командахъ издавна составляла любимую мечту моряковъ. Сознаніе всей основательности этой мысли и необходимость осуществить ее такъ, чтобы она совмѣщалась съ правильнымъ береговымъ устройствомъ морскихъ командъ,—побудили за постоянную, хозяйственную и административную единицу принять роту, которая, по Высочайше одобренному уставу береговой службы для флота, была принята уже ранѣе за десантную боевую единицу.

Роты, для высшаго административнаго, хозяйственнаго и строеваго надзора, были собраны въ большія единицы или депо, которымъ сохранено усвоенное уже во флотѣ названіе экипажей. Составъ cadaго экипажа опредѣляется составомъ командъ судовъ, къ нему приписанныхъ; суда же были росписаны такъ, что каждый экипажъ заключалъ въ себѣ около 2,000 человекъ. Судовыя команды входили, въ нераздѣльномъ своемъ составѣ, въ составъ экипажей, и въ свою очередь дѣлились на роты, численность которыхъ опредѣлялась величиною судовыхъ командъ, состоявшихъ, смотря по величинѣ комплектуемаго боеваго судна, изъ одной, двухъ или болѣе ротъ,—и этимъ достигались важныя въ морскомъ отношеніи

преимущества сохраненія, въ нераздѣльныхъ ихъ составахъ, судовой команды на берегу и роты въ морѣ.

Кромѣ судовыхъ ротъ, въ каждомъ экипажѣ образованы были запасныя роты, для пополненія убыли въ судовыхъ ротахъ и для комплектованія новыхъ судовъ, которыя могли быть приписаны къ экипажу.

Само собою разумѣется, что портовые и прибрежныя мелкія суда не могли быть комплектованы цѣлыми ротами, но это составляло необходимое исключеніе изъ общаго правила и не представляло особыхъ неудобствъ, потому что суда эти находятся постоянно вблизи береговаго расположенія комплектующихъ ихъ командъ.

На основаніи этой новой организаціи, изъ существовавшихъ до тѣхъ поръ 27 балтійскихъ флотскихъ экипажей были сформированы: въ Кронштадтѣ семь экипажей, въ С.-Петербургѣ одинъ экипажъ и въ Ревелѣ полуэкипажъ. Изъ ластовыхъ же экипажей и портовыхъ ротъ были образованы портовые экипажи, а во второстепенныхъ портахъ портовые роты, при чемъ число нестроевыхъ людей сократилось столь значительно, что вмѣсто 6 нестроевыхъ на 10 строевыхъ, какъ было прежде, сохранилось лишь 3 нестроевыхъ на 10 строевыхъ. Арсенальныя и лабораторныя роты соединены въ каждомъ портѣ въ отдѣльныя части и, сохраняя свое спеціальное назначеніе и родъ занятій, наименованы артиллерійскими ротами.

Организація эта вводилась въ команды постепенно.



Въ 1863 году переформированы были на этихъ началахъ всѣ балтійскія команды; въ 1864 году—черноморскія и каспійскія и наконецъ въ 1865 году команды сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана. Изъ бывшихъ въ Черномъ морѣ командъ сформированы два сводныхъ флотскихъ экипажа (\*), одинъ портовый экипажъ, одна артиллерійская рота и одна портовая рота для Севастополя. Въ Каспійскомъ морѣ всѣ находившіяся тамъ команды образовали два флотскіе экипажа, одинъ портовый экипажъ и одну артиллерійскую роту; въ сибирской флотиліи и портахъ Восточнаго океана—одинъ флотскій экипажъ, одинъ портовый экипажъ и артиллерійскую команду.

Одновременно съ переформированіемъ морскихъ командъ, столько же для приведенія въ исполненіе новой экипажной организаціи, сколько и въ видахъ упрощенія портового хозяйства и яснаго опредѣленія нашихъ боевыхъ морскихъ средствъ, признано было необходимымъ раздѣлить всѣ суда флота на 3 разряда. Въ первый разрядъ включены были: лучшія суда флота, находящіяся въ плаваніи или долженствующія быть *готовыми къ плаванію* по первому востребованію, а также и тѣ суда, которыя постоянно вооружаются для службы, какъ напр. артиллерійскій учебный корабль, суда кадетской эскадры, пароходы, транспорты,

---

(\*) Въ 1866 году изъ этихъ двухъ сформированъ одинъ черноморскій экипажъ, а въ 1873 году образовано два черноморскихъ флотскихъ (не сводныхъ) экипажа.

лоцъ-шкуны и проч.; эти суда снабжены были полными постоянными командами и составляли, такъ сказать, дѣйствующій флотъ. Второй разрядъ судовъ, *готовыхъ къ вооруженію*, заключалъ въ себѣ суда, которыя хотя и могли быть немедленно вооружены, но которымъ не предвидилось въ обыкновенное время близкой морской дѣятельности. На нихъ оставались: командиры, содержатели и малая часть команды, необходимая для сохраненія судового имущества. Затѣмъ, въ третій разрядъ судовъ, *запасныхъ*, отчислены были такія суда, которыя могли потребоваться лишь въ военное время, или при особыхъ случайностяхъ, и потому, оставляя на нихъ лишь незначительное число часовыхъ и ввѣряя ихъ всѣмъ вмѣстѣ надзору особаго штабъ-офицера, они переданы были на попеченіе порта, которому ввѣнено въ обязанность поддерживать и сохранять ихъ въ исправности для могущей встрѣтиться въ нихъ надобности. Эти суда составили резервъ флота.

Дальнѣйшее раз-  
витіе преобразо-  
ванія командъ.

Преобладаніе въ нашемъ флотѣ большихъ деревянныхъ судовъ, требовавшихъ многочисленныхъ командъ, и невозможность, по значительности издержекъ, посылать такія суда часто въ море, воспрепятствовали, такимъ образомъ, при изданіи новаго положенія о перестроеніи командъ въ 1863 году, провести до конца мѣру объ образованіи судовыхъ командъ для каждаго судна. Такія команды образованы лишь для судовъ перваго разряда; на случай же надобности вооруженія того или другаго судна, не принадлежавшаго



къ этому разряду, были сформированы при флотских экипажах особые запасные роты.

Черезъ пять лѣтъ положеніе дѣла значительно измѣнилось. Господствующій въ то время типъ броненосныхъ судовъ уже не требовалъ многочисленныхъ командъ, какъ суда прежней конструкціи, а потому представилась возможность, не только не увеличивая общаго личнаго состава флота, но даже уменьшивъ его, образовывать постоянныя команды для всѣхъ годныхъ къ плаванію судовъ.

Вмѣстѣ съ приведеніемъ въ исполненіе этихъ предположеній, можно было осуществить еще двѣ другія, не менѣе важныя мѣры—установить во внутреннихъ водахъ очередныя плаванія всѣхъ судовъ флота, чрезъ что обезпечивалось морское образованіе командъ и значительно сокращался небоевой процентъ въ строевомъ составѣ флота.

Это новое преобразованіе командъ Высочайше разрѣшено въ 1867 году привести въ исполненіе въ слѣдующемъ видѣ:

1) оставивъ безъ измѣненія число и нумерацію флотскихъ экипажей, образовывать судовыя команды для всѣхъ годныхъ къ плаванію судовъ, а существующія запасныя роты упразднить;

2) укомплектованныя командами суда росписать по флотскимъ экипажамъ, не опредѣляя, какъ и прежде, штата для личнаго состава экипажей и числа ротъ;

3) суда, приписанныя къ первымъ шести экипажамъ, раздѣлить на три отряда и установить для нихъ оче-

редныя плаванія такимъ образомъ, чтобы каждый годъ два отряда были въ плаваніи, а третій оставался для выполненія береговыхъ надобностей. Къ экипажамъ 7-му и 8-му и къ ревельскому флотскому полуэкипажу приписать тѣ суда, которыя не вошли въ составъ первыхъ шести экипажей. Общее командованіе въ морѣ поручить одному старшему флагману, а командованіе каждымъ изъ отрядовъ въ морѣ и наблюденіе за командами ихъ на берегу возложить на младшихъ флагмановъ;

и 4) портовые экипажи, сокративъ ихъ составъ, превратить въ нестроевыя роты при флотскихъ экипажахъ; для выполненія же сторожевыхъ и другихъ портовыхъ должностей, которыя не требуютъ непременно людей, состоящихъ на обязательной казенной службѣ, разрѣшить вольный наемъ на счетъ тѣхъ суммъ, которыя оказались въ экономіи отъ сокращенія портовыхъ экипажей.

Въ началѣ 1869 года эти мѣры, которыя окончательно организовали наши команды, приведены въ исполненіе въ балтійскихъ и архангельскомъ портахъ; затѣмъ онѣ распространены: въ 1870 году на каспійскую и черноморскую флотиліи, и въ 1871 году—на сибирскую.

Послѣ этого происходили лишь слѣдующія частныя измѣненія въ организаціи командъ, вызванныя обстоятельствами:

въ 1873 году, по отмѣнѣ статей парижскаго трактата и возстановленія нашего флота въ Черномъ морѣ,



вмѣсто одного, образовано два черноморскихъ флотскихъ экипажа;

въ 1877 году, по случаю военныхъ обстоятельствъ, сформировано три новыхъ флотскихъ экипажа: одинъ въ Черномъ морѣ и два въ Балтійскомъ, для чего призваны безсрочноотпускные. Въ срединѣ 1878-го и въ началѣ 1879 года эти флотскіе экипажи расформированы и нижніе чины уволены въ запасъ.

Въ началѣ двадцатипятилѣтія, гвардейскій экипажъ и состоящая при немъ гвардейская ластовая полурота, на основаніи штата, Высочайше утвержденного 17 марта 1848 года, содержались въ слѣдующемъ составѣ: командиръ экипажа, контръ-адмиралъ или капитанъ 1 ранга, 5 штабъ-офицеровъ и 30 оберъ-офицеровъ, 6 гражданскихъ чиновниковъ (медики, комиссары и капельмейстеръ) и 1421 нижнихъ чиновъ.

Гвардейскій  
экипажъ.

Вслѣдъ за переформированіемъ балтійскихъ командъ, совершившимся въ 1863 году, послѣдовало Высочайшее повелѣніе о комплектованіи гвардейскаго экипажа въ постоянномъ его составѣ, по примѣру лейбъ-гвардіи сапернаго баталіона, слѣдующимъ числомъ чиновъ: флотскихъ штабъ-офицеровъ 6, оберъ-офицеровъ 24 и нижнихъ чиновъ, по мирному времени—767, по военному—1017 человекъ. Независимо этого установлено было имѣть въ гвардейскомъ экипажѣ собственно при берегѣ: адъютанта, двухъ офицеровъ корпуса морской артиллеріи, 6 гражданскихъ чиновниковъ и 49 нижнихъ чиновъ разныхъ званій, а въ нестроевой его полуротѣ—4-хъ офицеровъ и 117 нижнихъ чи-

новъ. За сямъ офицеровъ корпуса флотскихъ штурмановъ, морской артиллеріи, инженеръ-механиковъ, судовыхъ врачей, судовыхъ содержателей, машинистовъ, кочегаровъ и всѣхъ прочихъ нестроевыхъ нижнихъ чиновъ, потребныхъ для службы на судахъ гвардейскаго экипажа, установлено содержать въ необходимомъ числѣ по табели комплектаціи этихъ судовъ.

Въ 1871 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе содержать гвардейскій экипажъ въ составѣ 5 ротъ, при чемъ нестроевую полуроту именовать ротою, а общая численность экипажа опредѣлена въ 82 офицера и классныхъ чиновника и 1276 нижнихъ чиновъ.

Въ январѣ 1874 года въ гвардейскомъ экипажѣ сформирована особая шестая рота для судовыхъ машинныхъ командъ этого экипажа, и общая его численность опредѣлена въ 87 офицеровъ и гражданскихъ чиновниковъ и 1348 нижнихъ чиновъ.

Наконецъ 9 декабря 1874 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе зачислить въ гвардейскій экипажъ фрегатъ «Свѣтлана», увеличивъ штатъ экипажа 24 офицерами и 357 нижними чинами, а на будущее время составъ экипажа опредѣлять согласно дѣйствительной потребности для судовой и строевой службы, какъ это установлено для флотскихъ экипажей.

Аральская флотилія.

Составъ аральской флотиліи все время опредѣлялся особымъ положеніемъ, Высочайше утвержденнымъ 18 іюля 1866 года. Согласно этому положенію, флотилія, входя въ составъ военнаго флота, должна содержаться для содѣйствія войскамъ туркестанскаго



края въ военныхъ дѣйствіяхъ, для подвоза имъ боевыхъ, продовольственныхъ и другихъ припасовъ и для гидрографическихъ работъ въ мѣстныхъ водахъ. Какъ часть военного флота, аральская флотилія состоитъ въ вѣдѣніи морскаго министерства, но по исключительному положенію находится въ полномъ управленіи командующаго войсками туркестанскаго военного округа и управляется имъ по морскимъ постановленіямъ. Всѣ расходы, какъ на содержаніе судовъ, такъ и на содержаніе личнаго состава флотиліи, ассигнуются по смѣтамъ военного вѣдомства.

Отчетный періодъ начался появленіемъ въ составѣ флота новыхъ спеціалистовъ, инженеръ-механиковъ, вызванныхъ введеніемъ пароваго двигателя и образовавшихъ изъ себя корпусъ. Новое изобрѣтеніе въ дѣлѣ морской войны, получившее окончательное право гражданства въ послѣднюю нашу восточную войну, предъ окончаніемъ отчетнаго періода, минная война, заставила увеличить комплектацію судовъ особыми спеціалистами, минерами. Это страшное оружіе войны развивается съ изумительною быстротою, и нѣтъ ничего удивительнаго, что въ недалекомъ будущемъ въ морскомъ вѣдомствѣ образуется еще новый корпусъ спеціалистовъ, минеровъ.

Появленіе звания минеровъ.

Въ заключеніе этого отдѣла необходимо еще остановиться на двухъ предметахъ, касающихся также до организаціи командъ,—на настоящемъ положеніи во флотѣ гардемариновъ и кондукторовъ и на значеніи для флота резерва нижнихъ чиновъ.

Измѣненія въ  
положеніи гарде-  
мариновъ и кон-  
дукторовъ.

До преобразованія званія гардемариновъ и кондукторовъ въ 1860 году, гардемаринами именовались воспитанники специальныхъ классовъ морскаго корпуса и черноморской гардемаринской роты, а кондукторами—воспитанники старшихъ классовъ штурманскаго училища, черноморской штурманской роты, инженернаго и артиллерійскаго училищъ. Въ 1860 году въ положеніи этихъ лицъ произведены существенныя измѣненія. На основаніи Высочайшихъ повелѣній 29 февраля и 22 марта того года, положено воспитанниковъ учебныхъ заведеній морскаго вѣдомства выпускать не прямо въ офицеры, а въ гардемарины и кондукторы, которыхъ назначать на суда для дѣйствительной службы, и, только черезъ два года, по пріобрѣтеніи ими надлежащихъ практическихъ знаній и выдержаніи экзамена, производить въ офицеры. Эта важная мѣра вызвана тѣмъ, что непосредственное предоставленіе всѣхъ правъ, соединенныхъ съ званіемъ офицера, молодымъ людямъ, только что оставившимъ школьную скамью, представляло крайне важныя неудобства по свойствамъ морской службы, требующей отъ офицера такъ много распорядительности, характера и находчивости. Званіе гардемарина составило переходную ступень, и молодой человѣкъ, получая это званіе, вступаетъ въ первое соприкосновеніе съ обязанностями службы не иначе, какъ подъ ближайшимъ надзоромъ и, такъ сказать, опекой своихъ начальниковъ. Постановленіе это было пересмотрѣно въ 1872 году, въ видахъ согласованія срока полученія перваго офицер-



скаго чина на флотѣ съ числомъ лѣтъ выслуги, положеннымъ для того въ специальныхъ войскахъ сухопутнаго вѣдомства. По Высочайшему повелѣнію 13-го ноября 1872 года, вмѣсто положенной выслуги въ званіяхъ гардемарина и кондуктора двухлѣтняго срока, назначено производить этихъ лицъ въ офицеры по окончаніи двухъ кампаній во внутреннемъ плаваніи и соотвѣтственнаго этому срока въ заграничномъ. Черезъ это срокъ выслуги на производство въ офицеры сократился почти на семь мѣсяцевъ.

Безъ резерва не можетъ существовать никакое <sup>О резервѣ и</sup> правильно устроенное войско; резервъ же для флота <sup>запасѣ.</sup> имѣетъ особенно важное значеніе, а для нашего флота— болѣе чѣмъ для всякаго другаго. Морское образованіе командъ представляетъ такъ много затрудненій, что тѣ изъ людей, которые вполне сформированы для морской службы, получаютъ особую цѣну. Вмѣстѣ съ тѣмъ существованіе резерва даетъ возможность облегчить населенію тяжесть рекрутской повинности, сокращая сроки отлучки рекрута отъ дома и семьи, а для государственнаго казначейства уменьшаетъ размѣръ издержекъ на содержаніе людей.

Образованіе резерва составляло одну изъ постоянныхъ заботъ высшаго морскаго управленія. Каждый разъ, когда позволяли обстоятельства, оно увольняло нижнихъ чиновъ послѣ возможно меньшаго числа лѣтъ дѣйствительной службы въ резервъ, въ которомъ они состояли остальное время, назначенное имъ для служенія во флотѣ, и изъ коего они могли быть вновь

призваны на дѣйствительную службу лишь въ случаѣ войны или приготовленія къ войнѣ.

Такимъ образомъ, еще при перестроеніи флотскихъ экипажей и береговыхъ командъ въ 1856 году, немедленно по окончаніи крымской войны, морское министерство немедленно же уволило во временной отпускъ до 16,500 человекъ нижнихъ чиновъ, оказавшихся въ излишествѣ. Это послужило началомъ резерва, который въ послѣдующіе годы, смотря по обстоятельствамъ, увеличивался и уменьшался.

Такимъ образомъ онъ составлялъ:

|              |        |              |        |
|--------------|--------|--------------|--------|
| въ 1863 году | 9,094  | въ 1872 году | 13,550 |
| — 1864 —     | 2,854  | — 1873 —     | 11,162 |
| — 1865 —     | 6,420  | — 1874 —     | 10,954 |
| — 1866 —     | 9,119  | — 1875 —     | 6,656  |
| — 1867 —     | 11,206 | — 1876 —     | 4,624  |
| — 1868 —     | 14,194 | — 1877 —     | 5,440  |
| — 1869 —     | 17,396 | — 1878 —     | 5,185  |
| — 1870 —     | 18,910 | — 1879 —     | 8,174. |
| — 1871 —     | 14,680 |              |        |

Изъ приведенныхъ цифръ оказывается, что наименьшій резервъ у насъ состоялъ къ 1-му января 1864 года, что произошло отъ призыва въ 1863 году значительнаго числа отпускныхъ нижнихъ чиновъ на дѣйствительную службу, по случаю военного времени.

Въ настоящее время въ резервъ или запасъ находится:

|                                            |       |
|--------------------------------------------|-------|
| квартирмейстеровъ и унтеръ-офицеровъ . . . | 1,373 |
| артиллерійскихъ унтеръ-офицеровъ . . .     | 19    |



|                                                                           |       |
|---------------------------------------------------------------------------|-------|
| комендоровъ . . . . .                                                     | 304   |
| минёровъ . . . . .                                                        | 2     |
| рулевыхъ . . . . .                                                        | 126   |
| марсовыхъ . . . . .                                                       | 223   |
| сигнальщиковъ . . . . .                                                   | 58    |
| стрѣлковъ . . . . .                                                       | 67    |
| санитаровъ . . . . .                                                      | 25    |
| музыкантовъ, барабанщиковъ и горнистовъ . . . . .                         | 222   |
| матросовъ 1 и 2 ст. и рядовыхъ . . . . .                                  | 4,183 |
| подшхиперовъ . . . . .                                                    | 22    |
| баталеровъ . . . . .                                                      | 14    |
| артиллерійскихъ содержателей . . . . .                                    | 11    |
| машинныхъ содержателей . . . . .                                          | 13    |
| писарей . . . . .                                                         | 65    |
| фельдшеръ . . . . .                                                       | 1     |
| оружейниковъ . . . . .                                                    | 19    |
| ложниковъ, плотниковъ, конопатчиковъ, парусниковъ и мастеровыхъ . . . . . | 220   |
| коковъ . . . . .                                                          | 67    |
| машинистовъ и трюмныхъ . . . . .                                          | 535   |
| кочегаровъ . . . . .                                                      | 509   |
| зачисленныхъ въ запасъ по 64 (*) ст. уст.                                 |       |
| о воинской повинности . . . . .                                           | 96.   |

---

(\*) По статьѣ этой освобождаются отъ дѣйствительной службы въ мирное время и зачисляются въ запасъ флота на 10-ти лѣтній срокъ нижеслѣдующія лица, если ими выпнуть жеребій, опредѣляющій поступленіе ихъ на службу: 1) шкипера и штурмана дальняго или каботажнаго плаваній и инженеръ-механики, управляющіе судовою машиною, если эти

По мѣсту жительства изъ числа запасныхъ находятся: въ Архангельской губерніи 330, Астраханской 555, Бакинской 67, Вятской 40, Вологодской 2,414, Екатеринославской 245, Костромской 280, Курляндской 42, Лифляндской 44, Новгородской 204, Олонецкой 486, Петербургской 693, Самарской 56, Саратовской 868, Тверской 491, Таврической 127, Херсонской 263, Эстляндской 237, Ярославской 115, Приморской области Восточной Сибири 114 и въ Кронштадтѣ 267.

Въ случаѣ призыва на дѣйствительную службу, запасъ можетъ быть собранъ изъ различныхъ губерній въ сроки отъ 10 до 34 дней, а для балтійскаго флота изъ Кронштадта, Петербурга и Петербургской губерніи—въ 3 дня.

---

лена состоятъ въ соответствующихъ должностяхъ на мореходныхъ торговыхъ судахъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ, и 2) лоцманы и лоцманскіе ученики, имѣющіе по закону право на эти званія



## ГЛАВА IV.

### ПРАКТИЧЕСКОЕ МОРСКОЕ И СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ КОМАНДЪ. ПЛАВАНІЕ ВО ВНУТРЕННИХЪ ВОДАХЪ.

Военно-морская служба всегда отличалась своею трудностью, но въ періодъ времени съ 1855 по 1880 годъ, когда въ самыхъ основахъ военно-морскаго дѣла произошло такъ много коренныхъ измѣненій, слѣдовавшихъ одно за другимъ съ изумительною быстротою, затрудненія въ сформированіи опытныхъ офицеровъ и командъ весьма много увеличились и усложнились. Цѣлые вѣка существовали одни и тѣже, твердо установившіеся, переходившіе изъ поколѣнія въ поколѣніе приемы службы на парусныхъ судахъ. Большая часть этихъ приемовъ сохранилась и теперь; умѣнье управлять парусами входитъ и нынѣ въ морское образованіе, но рядомъ съ этимъ на всѣхъ судахъ появились сложные механизмы, постоянно измѣняющіеся и развивающіеся въ своихъ составныхъ частяхъ, требующіе бдительнаго ухода и большаго запаса знаній для дѣйствія ими. Морская практика,

Преимущества дальнихъ плаваний для морскаго образованія предъ плаваніями во внутреннихъ водахъ.

постоянно усложняясь, распалась на нѣсколько частей, которыя все болѣе и болѣе требуютъ специалистовъ. Притомъ, для того чтобы быть настоящимъ морякомъ, недостаточно обладать обширными теоретическими познаніями, но необходимо имѣть *большую практическую опытность въ морѣ и любить море и морскую дѣятельность*. Созданіе такихъ моряковъ составляло неуклонную задачу Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала во весь отчетный періодъ времени. Лучшимъ средствомъ къ достиженію Его Высочество признавалъ возможно большее плаваніе не въ тѣсныхъ предѣлахъ Балтійскаго моря, недоступнаго для плаванія въ теченіи почти полугода за льдами и не представляющаго достаточнаго простора, а въ дальнихъ, кругосвѣтныхъ плаваніяхъ, и этотъ взглядъ удостоился полного одобренія Государи Императора.

Дѣйствительно, постоянное пребываніе офицеровъ въ теченіи двухъ-трехъ лѣтъ въ дальнемъ плаваніи, разнообразіе и неожиданность тѣхъ положеній, соединенныхъ съ отвѣтственностію, которыя не могутъ быть предвидѣны никакою наукою и въ которыя ихъ ставятъ обстоятельства, самыя опасности, съ которыми имъ приходится бороться, придаетъ офицерамъ неоцѣненные для морской службы свойства: навыкъ и любовь къ морской стихіи, глубокое сознаніе чувства долга, твердость характера, отвагу, спокойствіе духа, великодушное самопожертвованіе въ минуты опасности и находчивость, какъ изъ нея выйти.



Уже пріобрѣтеніе однихъ этихъ драгоцѣнныхъ свойствъ, изъ которыхъ и складывается то, что обыкновенно называютъ «морской духъ», пріобрѣтеніе немислимое при плаваніяхъ въ тѣсныхъ предѣлахъ внутреннихъ водъ, вполне вознаграждало бы тѣ денежные пожертвованія, которыя принуждено дѣлать государство при постоянномъ содержаніи военныхъ судовъ въ дальнихъ, кругосвѣтныхъ плаваніяхъ, но эти плаванія даютъ намъ еще въ высшей степени важныя выгоды. Эти плаванія служатъ отличною провѣркою качествъ нашихъ судовъ; изученіе водъ, портовъ и иностранныхъ флотовъ доставляетъ намъ неоцѣненные для военно-морскаго дѣла свѣдѣнія, а встрѣчи съ судами иностранныхъ флотовъ возбуждаютъ стремленіе къ усовершенствованіямъ, питаемое благороднымъ чувствомъ національной гордости и соревнованія. Къ сожалѣнію, размѣръ денежныхъ средствъ, ежегодно ассигнуемыхъ морскому министерству, не позволялъ давать этой лучшей школѣ морскаго образованія командъ того широкаго развитія, которое было бы желательно, и кругосвѣтное плаваніе служило всетаки лишь дополненіемъ къ плаванію въ нашихъ внутреннихъ водахъ, преимущественно краткосрочнаго плаванія въ Балтійскомъ морѣ, хотя дополненіемъ весьма важнымъ и существеннымъ.

Правильное отправленіе судовъ въ кругосвѣтное и вообще въ дальнее плаваніе начинается съ перваго же по заключеніи мира—1856 года.

Въ періодъ времени съ 1855 по 1879 годъ, не счи-

Данныя о числѣ судовъ и лицъ, находившихся въ плаваніяхъ путешествіи и заграничномъ.

тая мелкихъ пароходовъ, исполнявшихъ разныя порученія и состоявшихъ при нашей константинопольской миссiи, въ заграничномъ плаваніи ближнемъ, дальнемъ и кругосвѣтномъ находилось 511 судовъ (\*).

Въ томъ числѣ:

|                                         |     |
|-----------------------------------------|-----|
| кораблей . . . . .                      | 8   |
| фрегатовъ . . . . .                     | 81  |
| броненосныхъ батарей . . . . .          | 2   |
| башенныхъ лодокъ и мониторовъ . . . . . | 9   |
| корветовъ . . . . .                     | 125 |
| клиперовъ . . . . .                     | 103 |
| пароходо-фрегатовъ . . . . .            | 31  |
| Императорскихъ яхтъ . . . . .           | 18  |
| парусныхъ яхтъ . . . . .                | 5   |
| пароходовъ . . . . .                    | 6   |
| транспортъ . . . . .                    | 29  |
| винтовыхъ лодокъ . . . . .              | 40  |
| шкунъ . . . . .                         | 54. |

На этихъ судахъ перебивало въ плаваніи:

|                          |          |
|--------------------------|----------|
| офицеровъ . . . . .      | 6,594    |
| нижнихъ чиновъ . . . . . | 114,442, |

т. е. изъ числа всѣхъ находившихся въ болѣе или менѣе продолжительныхъ плаваніяхъ:

|                          |                                    |
|--------------------------|------------------------------------|
| офицеровъ . . . . .      | 20,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>   |
| нижнихъ чиновъ . . . . . | 29,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> . |

Въ двадцатилѣтній періодъ (\*\*) времени, находилось

(\*) Въ этой таблицѣ плаваніе судна въ каждомъ году считается за отдѣльное судно.

(\*\*) За первое пятилѣтіе не могли быть извѣдены вполнѣ точныя свѣдѣнія.



во внутреннихъ плаваніяхъ, преимущественно съ цѣлю практическаго образованія:

|                          |          |
|--------------------------|----------|
| офицеровъ . . . . .      | 21,897   |
| нижнихъ чиновъ . . . . . | 270,979, |

т. е. изъ числа всѣхъ находившихся въ болѣе или менѣе продолжительныхъ плаваніяхъ:

|                          |        |
|--------------------------|--------|
| офицеровъ . . . . .      | 79,5%  |
| нижнихъ чиновъ . . . . . | 70,2%. |

По важности того значенія, которое имѣютъ дальнія плаванія для флота, и по разнообразію тѣхъ свѣдѣній, которыя у насъ имѣются о нихъ, этому предмету посвящается особая, слѣдующая глава въ «Обзорѣ», пятая. Въ настоящей же IV главѣ изображается, какъ были организованы практическія и вообще всѣ плаванія во внутреннихъ водахъ, преимущественно въ Балтійскомъ морѣ, и въ чемъ онѣ состояли.

Начало практическаго плаванія винтовыхъ судовъ балтійскаго флота во внутреннихъ водахъ, въ видѣ особой, организованной для этой цѣли, эскадры, относится къ 1858 году. Въ 1856 году послѣдній разъ былъ вооруженъ балтійскій парусный флотъ, состоявшій тогда изъ 12 кораблей, 3 фрегатовъ и 1 корвета, и онъ заключилъ свою дѣятельность перевозкой въ Кронштадтъ войскъ, оставшихся послѣ военнаго времени въ Финляндіи. Въ іюль 1856 года былъ произведенъ Высочайшій смотръ, при которомъ Государь Императоръ, такъ сказать, простился со старымъ паруснымъ флотомъ и могъ видѣть возрождающійся паровой флотъ, состоявшій тогда изъ корабля «Вы-

Практическое  
плаваніе судовъ  
въ Балтійскомъ  
морѣ до 1867 года.

боргъ», фрегата «Полканъ» и 75 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ.

1857 годъ былъ годомъ переходнымъ. Сперва предполагалось вооружить для практическаго плаванія часть паруснаго флота, но потомъ, по финансовымъ обстоятельствамъ, это предположеніе было отмѣнено и вооружены единственно паровыя суда. Изъ паровыхъ кораблей были готовы только корабли «Выборгъ» и «Ретвизанъ», такъ что дѣятельность флота была весьма незначительна. Въ теченіи этихъ двухъ лѣтъ воспитанники морскихъ учебныхъ заведеній росписывались для практики на разныя суда, а учебная артиллерійская команда обучалась въ 1856 году на парусномъ фрегатѣ «Амфитрида», а въ 1857 году на кораблѣ «Прохоръ».

Въ 1858 году новый винтовой флотъ состоялъ уже изъ 5 кораблей, и съ ними Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ ходилъ въ море. Въ 1859 г. въ Финскомъ заливѣ имѣла продолжительное практическое плаваніе эскадра, состоявшая изъ 4 кораблей, корвета, пароходо-фрегата и яхты, подъ флагомъ вице-адмирала фонъ Шанца; въ 1860 году эскадра изъ 5 кораблей, одного фрегата, одного пароходо-фрегата и двухъ корветовъ, подъ флагомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Бутакова; въ 1861 году двѣ эскадры: одна изъ 4 кораблей, подъ флагомъ контръ-адмирала Беренса, другая изъ сорока винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, пароходо-фрегата и двухъ легкихъ пароходовъ, подъ флагомъ Свиты Его Величества контръ-



адмирала Бутакова; общее же начальствованіе надъ обѣими эскадрами было поручено вице-адмиралу фонъ Шанцу. Въ 1862 году плавалъ отрядъ изъ 40 винтовыхъ лодокъ, двухъ пароходовъ и одного пароходо-фрегата, подъ флагомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Бутакова и отрядъ изъ одного парохода, трехъ парусныхъ яхтъ и пароходо-фрегата съ Ихъ Императорскими Высочествами Алексіемъ Александровичемъ и Николаемъ Константиновичемъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала Посьета.

Все это время корабль «Прохоръ» продолжалъ служить для приготовленія орудійныхъ комендоровъ, а для практики кадетъ морскаго корпуса началъ вооружаться съ 1861 года особый отрядъ, состоявшій изъ фрегата и корвета, подъ командою директора морскаго корпуса. Подробности о плаваніи учебнаго отряда воспитанниковъ въ Балтійскомъ морѣ излагаются въ VIII главѣ второй части «Обзора».

Вообще число судовъ, вооружаемыхъ въ это время въ Балтійскомъ морѣ для транспортной службы, перевозки войскъ и грузовъ, производства описи и промѣровъ, для маячной службы и другихъ портовыхъ и мѣстныхъ надобностей, и на которыхъ морскія команды могли имѣть также нѣкоторую морскую практику, было много значительнѣе, чѣмъ въ предыдущіе годы.

Въ 1863 году натянутыя политическія обстоятельства, грозившія войною, вызвали необходимость приведенія флота на военное положеніе.

Въ Балтійскомъ морѣ, кромѣ рѣчныхъ яхтъ, транс-

портовъ и мелкихъ портовыхъ судовъ, находились въ этомъ году во внутреннемъ плаваніи шесть эскадръ или отдѣльныхъ отрядовъ. Изъ нихъ отрядъ паровыхъ судовъ, подъ флагомъ вице-адмирала Беренса, и два отряда винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, подъ брейды-вымпелами кап. 1 р. Керна и Бессарабскаго, находились въ Кронштадтѣ и, по случаю усиленныхъ работъ по приведенію этого порта въ оборонительное положеніе, были постоянно заняты работами на укрѣпленіяхъ и перевозкою войскъ или грузовъ.

Зимовавшіе въ Гревсендѣ два клипера «Алмазъ» и «Жемчугъ», изъ коихъ первый долженъ былъ отправиться къ берегамъ Америки, а послѣдній въ Тихій океанъ, были вызваны обратно въ Россію для содержанія въ то время, когда остальные боевые суда флота были еще заперты льдомъ въ кронштадтскихъ гаваняхъ, крейсерства вдоль курляндскаго берега, съ цѣлю охраны его отъ ожидавшейся высадки польскихъ выходцевъ. Съ прибытіемъ въ началѣ весны къ курляндскимъ берегамъ эскадры кон.-адм. Ендогурова, клипера поступили въ составъ этой эскадры. Затѣмъ эскадра эта держала крейсерство вдоль берега, и извѣстная неудача, постигшая замыслы польскихъ инсургентовъ при попыткѣ привести ихъ въ исполненіе, должна конечно быть отнесена къ присутствію у угрожаемаго берега нашихъ судовъ и къ бдительному надзору, учрежденному ими въ прибрежныхъ водахъ Курляндіи.

Отрядъ у Аландскихъ шхеръ, ввѣренный кон.-адм.



Тобизену, содержалъ постоянное крейсерство въ Ботническомъ заливѣ, въ виду шхеръ и въ самыхъ шхерахъ, для наблюденія за входящими въ нихъ судами.

Отрядъ кон.-адм. Зарина, назначенный для обороны Выборга, содѣйствовалъ укрѣпленію входовъ и загражденію фарватеровъ, содержалъ сообщеніе между Выборгомъ, островами и Транзундомъ и перевозилъ сухопутныя войска.

Кромѣ этихъ отрядовъ, въ 1863 году имѣли еще плаваніе съ учебною цѣлью два небольшіе отряда: одинъ съ Ихъ Императорскими Высочествами Алексіемъ Александровичемъ и Николаемъ Константиновичемъ, подъ начальствомъ кон.-адм. Посѣта, а другой съ воспитанниками морскаго корпуса, подъ командою директора корпуса.

Сверхъ того, по мысли Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, въ то время Намѣстника въ Царствѣ Польскомъ, образована была на Вислѣ флотилія изъ трехъ мелкосидящихъ пароходовъ и вооруженныхъ гребныхъ судовъ, для управленія коими отправлена въ Варшаву рота гвардейскаго экипажа, изготовившаяся и выступившая въ походъ черезъ 24 часа по полученіи приказанія.

Но плаванія въ Балтійскомъ морѣ получили особенное значеніе съ 1864 года, когда, по изготовленіи броненосныхъ судовъ, оказалось возможнымъ сформировать изъ нихъ эскадру и приступить съ одной стороны къ испытанію ихъ на дѣлѣ, а съ другой къ ознакомленію командъ съ этими новыми орудіями

войны. Съ тѣхъ поръ программа плаванія балтійской эскадры ежегодно расширялась, а когда въ 1867 году, вслѣдствіе внезапнаго и значительнаго сокращенія смѣты на нѣсколько милліоновъ, морское министерство вынуждено было на время прекратить отправленіе судовъ въ дальнія плаванія, практическія плаванія въ Балтійскомъ морѣ нѣсколько лѣтъ были почти единственною школою морскаго образованія для моряковъ нашего флота.

Съ 1864 по 1867 годъ практическая броненосная эскадра находилась подъ командою кон.-адм. Лихачева и состояла изъ слѣдующаго числа судовъ:

въ 1864 году изъ броненосныхъ: 8 мониторовъ, батарей, двухбашенной лодки; неброненосныхъ: фрегата, корвета, клипера, 2 пароходовъ и 2 винтовыхъ лодокъ;

въ 1865 году изъ броненосныхъ: фрегата, 2 батарей, 10 мониторовъ, двухбашенной лодки; неброненосныхъ: корвета, клипера, 3 пароходо-фрегатъ, 2 пароходовъ и 3 канонерскихъ лодокъ.

въ 1866 году изъ броненосныхъ: фрегата, батареи, двухбашенной лодки, 4 мониторовъ; неброненосныхъ: фрегата, клипера, 2 пароходо-фрегатъ, парохода и винтовой лодки.

Цѣль плаванія этой эскадры, кромѣ испытанія броненосныхъ судовъ и ознакомленія съ ними командъ, была и изученіе той мѣстности, среди которой, въ случаѣ войны, могли быть призваны дѣйствовать вновь построенныя суда нашего оборонительнаго броненос-



наго флота. Съ этого времени началось усиленное изслѣдованіе острововъ и проходовъ, которые образуютъ финляндскія шхеры отъ Транзунда до Або, откуда такъ удобно держать осаждающаго Кронштадтъ непріятеля въ постоянной тревогѣ за его сообщенія и транспорты.

Въ эти годы продолжалось также плаваніе артиллерійскаго отряда для обученія комендоровъ и учебнаго отряда съ воспитанниками. Кромѣ того, въ 1864 году имѣлъ плаваніе отрядъ подъ флагомъ кон.-адм. Посѣта съ Ихъ Императорскими Высочествами Алексіемъ Александровичемъ и Николаемъ Константиновичемъ, а въ 1865 году эскадра, подъ начальствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль - Адмирала, состоявшая изъ 28 судовъ, въ томъ числѣ одного броненоснаго фрегата, двухъ броненосныхъ батарей и броненосныхъ лодокъ, посѣтила порты Швеціи и Даніи. Эта эскадра состояла изъ двухъ отрядовъ: морскаго и шхернаго. Первый находился подъ личнымъ начальствомъ Его Императорскаго Высочества; вторымъ командовалъ кон.-адм. Бутаковъ.

Въ 1867 году установлено во внутреннихъ водахъ очередное плаваніе всѣхъ судовъ флота. Во главѣ балтійской практической броненосной эскадры былъ поставленъ истинный морякъ и отличный знатокъ морской тактики, вице-адмиралъ Бутаковъ 1-й, который и исполнялъ обязанность главнокомандующаго флагмана до 1877 года. Составъ эскадры въ эти годы былъ слѣдующій:

Практическое  
плаваніе броненосной эскадры  
подъ командою  
ген.-ад. Бутакова 1.

Въ 1867 году, броненосные: 3 батареи, 1 фрегатъ, 1 двухбашенная лодка, 10 мониторовъ; неброненосные: 2 клипера, 2 пароходо-фрегата, 2 винтовые лодки. Младшіе флагманы: кон.-адм. баронъ Таубе и Поповъ.

Въ 1868 году, броненосные: 1 фрегатъ, 3 батареи, 1 двухбашенная лодка, 10 мониторовъ; неброненосные: 1 клиперъ, 3 пароходо-фрегата и 3 канонерскія лодки. Младшіе флагманы: кон.-адм. Стеценко и Кернъ.

Въ 1869 году, броненосные: 1 фрегатъ, 3 батареи, 3 двухбашенныхъ лодки, 6 мониторовъ; неброненосные: 2 фрегата, 2 корвета, 2 пароходо-фрегата, 4 парусныя яхты, 1 ботикъ, 1 пароходъ и 2 канонерскія лодки. Младшіе флагманы: кон.-адм. Стеценко и Кернъ.

Въ 1870 году, броненосные: 4 фрегата, 2 батареи, 2 двухбашенныя лодки, 6 мониторовъ; неброненосные: 1 винтовой фрегатъ, 2 пароходо-фрегата, 2 винтовые лодки, 1 пароходъ и 4 парусныя яхты. Младшіе флагманы: кон.-адм. Стеценко и Панафидинъ.

Въ 1871 году, броненосные: 6 фрегатовъ, 2 батареи, 2 двухбашенныя лодки, 6 мониторовъ; неброненосные: 2 пароходо-фрегата, 2 винтовые лодки и 1 пароходъ. Младшіе флагманы: кон.-адм. Кернъ и Панафидинъ.

Въ 1872 году, броненосные: 4 фрегата, 1 батарея, 2 башенныя лодки, 4 монитора; неброненосные: 1 пароходо-фрегатъ, 3 парохода и 1 винтовая лодка.



Младшіе флагманы: кон.-адм. Панафидинъ и Брюмеръ.

Въ 1873 году, броненосные: 4 фрегата, 1 батарея, 2 двухбашенныя лодки, 6 мониторовъ, 1 пароходо-фрегатъ; неброненосные: 1 винтовая лодка, 4 парохода. Младшіе флагманы: контръ-адмиралъ Пузино и Эрдманъ.

Въ 1874 году, броненосные: 2 фрегата, 2 батареи, 1 двухбашенная лодка, 6 мониторовъ; неброненосные: 2 пароходо-фрегата и 4 парохода. Младшіе флагманы: кон.-адм. Стеценко и Панафидинъ.

Въ 1875 году, броненосные: 3 фрегата, 1 батарея, 2 двухбашенныя лодки, 6 мониторовъ; неброненосные: 1 клиперъ, 1 пароходо-фрегатъ и 4 парохода. Младшіе флагманы: кон.-адм. Эрдманъ и баронъ Гейкинъ.

Въ 1876 году, броненосные: 3 фрегата, 1 батарея, 1 двухбашенная лодка, 6 мониторовъ; неброненосные: 1 пароходо-фрегатъ, 1 винтовая лодка и 4 парохода. Младшіе флагманы: кон.-адм. Панафидинъ и Кроунъ.

Въ этотъ періодъ времени, программа занятій и упражненій для практическаго обученія командъ на судахъ броненосной эскадры окончательно выработалась, согласно указаніямъ продолжительнаго опыта, и съ каждымъ годомъ приобрѣтала большее значеніе и интересъ. Транзундскій рейдъ, представляющій очень большія удобства по своему положенію, сдѣлался сборнымъ пунктомъ для эскадры. Практическія занятія броненосной эскадры имѣли цѣлю совершенствованіе всѣхъ отдѣловъ службы и матеріальной части

нашего броненоснаго флота, совершенствованіе при новости плаванія броненосныхъ судовъ недостижимое иначе, какъ медленнымъ путемъ собственнаго опыта. Программа занятій эскадры заключала въ себѣ слѣдующее: работы съ рангоутомъ и парусами, подъемъ и спускъ гребныхъ судовъ, управленіе шлюпками подъ парусами и на веслахъ, стрѣльба изъ орудій, эволюціи, таранныя маневрированія, крейсерство и десантныя ученья.

Въ началѣ каждой кампаніи обращалось исключительное вниманіе на приведеніе внутренняго судоваго порядка въ надлежащій видъ и на отдѣльное обученіе командъ. Общія ученья судовъ, по поставкѣ и уборкѣ парусовъ и по спуску и подъему рангоута, начались съ самыхъ простыхъ работъ, которыя въ первое время кампаніи ограничивались только спускомъ и подъемомъ брамъ-рей, отдачею парусовъ для просушки и крѣпленіемъ ихъ послѣ просушки. Постепенное совершенствованіе въ этихъ работахъ, такъ много развивающихъ морскія команды, дѣлалось очевиднымъ въ концѣ кампаніи, при производствѣ болѣе сложныхъ работъ, какъ подъемъ гребныхъ судовъ въ ростры и одновременно спускъ брамъ-рей, брамъ-стенокъ и нижнихъ рей, а также постановка и уборка всѣхъ парусовъ. Съ башенныхъ судовъ и мониторовъ, неимѣющихъ рангоута, команды поочередно посылались для обученія лазанью по вантамъ на большія суда съ рангоутомъ, гдѣ люди перебѣгали черезъ салингъ.

Было бы излишне исчислять здѣсь подробности занятій эскадры, которыя производились въ строгомъ



систематическомъ порядкѣ, согласно особому росписанію, данному главноначальствующимъ флагманомъ; но нельзя не остановиться на нѣкоторыхъ приѣмахъ, весьма любопытныхъ въ примѣненіи къ броненосной эскадрѣ.

Посреди эскадры ежедневно производилось крейсерство мониторовъ и броненосныхъ батарей. Для этого, суда на якорѣ, поставленные на дистанціи въ 100 и 170 саженьхъ другъ отъ друга, составляли изъ себя квадратъ, и броненосцы—батарей и мониторы—должны были входить въ этотъ квадратъ и выходить изъ него, огибая стояція на якорѣ суда одно съ наружной, а смежное съ нимъ—съ внутренней стороны диспозиціи; крайнія же, угловыя суда диспозиціи—обходить кругомъ. Для извлеченія большей пользы изъ этихъ эволюцій принято за правило не пропускать ни одного промежутка между судами; при этомъ дозволялось обходному судну дѣлать циркуляціи по своему усмотрѣнію, давать, если нужно, задній ходъ, но непремѣнно идти въ каждый очередной промежутокъ и при томъ съ той стороны, откуда по очереди приходится. Результатомъ этихъ упражненій было то, что тѣ самыя суда, съ которыми плавать и управляться въ тѣснотѣ считалось крайне рискованнымъ, плавали потомъ совершенно безопасно посреди эскадры.

Другой видъ практики—пріученіе къ управленію судномъ, чтобы умѣть наносить непріятелю удары тараномъ и уклоняться отъ непріятельскаго удара, было весьма затрудняемо пріисканіемъ для защиты употреблявшихся для этого канонерскихъ лодокъ

такихъ приспособленій, которыя могли бы предохранить судно отъ поврежденій во время практическихъ упражненій. Сперва было испробовано защищать суда при помощи системы бревенъ, скрѣпленныхъ найтовами съ судномъ и между собою. При этомъ вокругъ судна обносился въ видѣ кранца толстый пеньковый канатъ, и носъ, кромѣ бревенъ, обкладывался еще мѣшками съ щепю. Не смотря на малый ходъ, который придавался судамъ, не смотря на то, что ударъ производился по возможности осторожно, приспособленіе изъ бревенъ рѣшительно не выдерживало: бревна ломались, канаты и мѣшки съ щепю перебивались, почти не задерживая движенія броненосца. Поэтому пришлось устроить особое сосновое прикрытіе изъ нѣсколькихъ массивныхъ штукъ, скрѣпленныхъ болтами и желѣзными полосами. Изоцряя глазъ и приучая офицеровъ къ быстрымъ соображеніямъ и самообладанію, эти упражненія, еще не введенныя тогда ни въ одномъ изъ иностранныхъ флотовъ, были въ высшей степени полезны и увлекательны. Для того, чтобы одержать верхъ на такомъ поединкѣ, необходимо умѣть сохранять полное спокойствіе и власть надъ собою; малѣйшая нерѣшительность или замѣшательство могутъ повести къ конечному пораженію. Не смотря на высшую степень возбужденія, необходимо хладнокровно рассчитывать каждый свой шагъ, зорко слѣдить за малѣйшимъ движеніемъ противника и мгновенно пользоваться самыми незначительными его ошибками. Всѣ командиры судовъ упражнялись по очереди въ управленіи этими лодками-таранами.



Артиллерійское ученіе производилось на эскадрѣ ежедневно и при этомъ начальникъ эскадры не удовольствовался только достиженіемъ мѣткости въ стрѣльбѣ съ судовъ въ щиты, но счелъ необходимымъ, чтобы команды въ то же время пріучались равнодушно слышать свистъ летающихъ надъ ними ядеръ и не обращать на нихъ вниманія. Съ этою цѣлью онъ предписалъ посылать по очереди на одинъ часъ по гребному судну съ командою и офицерами на каждый изъ двухъ буйковъ, поставленныхъ по обѣ стороны ближайшаго къ эскадрѣ щита въ недалекомъ отъ него разстояніи, и этою мѣрою достигъ дѣйствительныхъ результатовъ. Нѣсколько времени спустя явились охотники кататься на шлюпкахъ уже не кругомъ буйка, находящагося въ 50 саженьяхъ разстоянія отъ щита, а вплотъ у линіи летящихъ ядеръ, а затѣмъ начались прогулки катеровъ подъ веслами или парусами и поперегъ огня подъ самыми ядрами, перелетавшими надъ ними.

Упражненія въ стрѣльбѣ изъ орудій производились по возможности при выполненіи условій настоящаго боя. Стрѣльба весьма часто производилась на ходу въ постоянные или движущіеся щиты и притомъ безъ буйковъ или заранее вымѣренныхъ разстояній, но при одной лишь помощи угломѣрныхъ инструментовъ. Между прочимъ, два монитора выходили на взморье, имѣя каждый на буксирѣ по щиту и на ходу стрѣляли въ буксируемые щиты. Послѣдній видъ практической стрѣльбы наиболѣе отвѣчаетъ условіямъ дѣйствительнаго боя.

Не одно только совершенствованіе, такъ сказать, механической части управленія судами было поставлено адмираломъ своею задачею. Образованіе истинно морскаго духа въ офицерахъ и командахъ вмѣсто, по его выраженію, «мертвой обрядности морскаго дѣла», составляло конечную его цѣль.

Высказавъ въ одномъ изъ своихъ приказовъ по эскадрѣ основную мысль, что «попасться въ бѣду всегда легко, а въ морской службѣ въ особенности, выпутаться же изъ бѣды трудно, если не сохранить надъ собою полной власти въ тяжелыхъ обстоятельствахъ», вице-адмиралъ Бутаковъ никогда не оставлялъ безъ ободренія случаевъ, когда командиры выказывали въ опасностяхъ полное присутствіе духа. Дѣйствительно, хладнокровный расчетъ, съ которымъ командиръ батареи «Первенецъ» поставилъ ее въ иль, чтобы посредствомъ его заткнуть пробонну, пропускавшую струю воды въ квадратный футъ величиною, и затѣмъ присоединился съ этою батареею къ эскадрѣ, а не пошелъ въ кронштадтскіе доки для исправленія, заслуживали полной похвалы. Подобный же примѣръ представилъ и мониторъ «Лава», у котораго отпала одна лопасть винта, и онъ продолжалъ плавать все время съ эскадрою при трехъ лопастяхъ, какъ будто они всѣ четыре были у него на мѣстѣ. Адмиралъ въ своемъ приказѣ замѣтилъ, что въ военное время это значило бы получить подкрѣпленіе вмѣсто ослабленія силъ. Катаніе на шлюпкахъ подъ парусами, съ рулями и безъ рулей, при строгомъ над-



зорѣ со стороны начальника эскадры за соблюденіемъ всѣхъ правилъ морскаго искусства, также много способствовало сообщенію офицерамъ того морскаго навыка и привычки къ самостоятельному дѣйствію и находчивости, которыя составляютъ необходимую принадлежность истинно морскаго образованія. Подобныя состязанія заключаютъ въ себѣ увлекательную сторону морскаго дѣла, которая много ослаблена введеніемъ пара и брони.

Въ 1868 году морская наука обогатилась капитальнымъ трудомъ: издана, составленная особою комисіею, подъ руководствомъ начальника броненосной эскадры вице-адм. Бутакова, «Часть эволюціонная свода военныхъ морскихъ сигналовъ».

Со введеніемъ пароваго двигателя на военныхъ судахъ, прежнія эволюціи эскадръ, разработанныя въ теченіи полутора вѣка въ полную стройную систему, сдѣлались разомъ совершенно несостоятельными. Новыя средства двигаться вызвали новыя условія о перестроеніи и потребовали совершенно другихъ пріемовъ. Еще въ 1854 году вице-адм. Бутаковъ, бывши тогда капитаномъ 1-го ранга, по порученію адмирала Корнилова, пытался составить краткія эволюціи для отряда колесныхъ пароходовъ черноморскаго флота, но исполнилъ эту задачу, какъ онъ самъ выразился, «столь же неполнымъ и произвольнымъ образомъ», какъ и другіе, бравшіеся за этотъ трудъ до 1860 года. Впослѣдствіи, однакожъ, онъ попалъ на простую въ основаніи, но важную по послѣдствіямъ идею: принять

за основаніе пароходныхъ эволюцій геометрическія линіи—кругъ для заворота судна и касательную къ нему прямую для курса. Къ этому имъ присоединено еще условіе, чтобы всѣ паровыя суда данной эскадры, не смотря на разность своихъ элементовъ, описывали равные круги, измѣняя для того уголъ положенія руля. Составленное вице-адм. Бутаковымъ на этихъ началахъ сочиненіе, подъ заглавіемъ «Новыя основанія пароходной тактики», было издано по распоряженію морскаго министерства въ 1863 году и обратило на себя большое вниманіе со стороны специалистовъ всѣхъ странъ. Французское морское министерство поспѣшило издать переводъ этого сочиненія нашего адмирала, а затѣмъ оно переведено на иностранные языки и другихъ главныхъ морскихъ державъ. Въ 1868 году эти начала получили дальнѣйшее примѣненіе въ вышеупомянутой эволюціонной книгѣ, на основаніи данныхъ, извлеченныхъ изъ опыта предыдущихъ нашихъ эскадренныхъ плаваній. Книга эта состоитъ изъ общихъ эволюціонныхъ наставленій и девяти отдѣловъ по главнымъ строямъ новой тактики.

Эволюціонная книга была примѣнена къ упражненіямъ нашей эскадры въ кампанію 1868 года. Такъ какъ правильность эволюцій, какъ сказано выше, зависитъ отъ того, чтобы всѣ суда описывали одинаковый кругъ, то прежде всего была опредѣлена изъ опытовъ для каждаго судна длина радіуса круга, который оно описываетъ при поворотѣ, и изъ этихъ радіусовъ былъ выведенъ средній общій или эскад-



ренный эволюціонный радіусъ въ 100 сажень при среднемъ ходѣ въ 6 узловъ. Во время эволюцій, каждое судно приводило длину своего радіуса къ означенной мѣрѣ, уменьшая для того уголъ руля. Эволюціи, произведенныя въ концѣ кампаніи того же года въ присутствіи Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, удались какъ нельзя лучше. Эскадра нѣсколько разъ перестраивалась изъ одного строя въ другой и все это исполнила съ замѣчательною правильностію и соблюденіемъ той сомкнутости судовъ въ строю, которая составляетъ главное условіе успѣшнаго дѣйствія каждой эскадры.

Съ 1870 года начались упражненія съ минами, но, вслѣдствіе чрезвычайно быстрого развитія, которое получила эта часть, для нея потребовалось сформированіе особаго миннаго отряда. Введеніе во всеобщее употребленіе минъ вызвало необходимость разработать на судахъ и практическіе приемы къ противодѣйствію этому оружію. Съ этою цѣлію производились съ 1875 года на судахъ практической броненосной эскадры примѣрныя атаки минными шлюпками. Послѣднія посылались въ атаку на броненосцевъ, которые, съ помощью электрическаго освѣщенія, должны были открывать противника, при чемъ было принято за правило, что та шлюпка, которая не прослѣжена электрическимъ лучемъ до подхода къ борту атакуемаго, считалась побѣдившею и на оборотъ. Защищающимся отъ минъ судамъ, кромѣ объѣздныхъ шлюпокъ, предоставлялось окружать себя разнаго рода загражденіями.

На десантныя ученья постоянно обращалось самое серьезное вниманіе на броненосной эскадрѣ. Эти ученья производились или съ каждаго судна отдѣльно или одновременно со всѣхъ судовъ эскадры, при чемъ шлюпки съ десантомъ сначала занимались эволюціями, а потомъ десантъ вмѣстѣ съ артиллеріею высаживался на берегъ. Въ 1873 году, при смотрѣ въ Транзундѣ, Государь Императоръ соизволилъ указать, чтобы въ отношеніи дѣйствія десанта на берегу морское вѣдомство приняло для ротнаго ученья уставъ строевой службы сухопутныхъ войскъ. Указаніе это приведено въ исполненіе, и 25 марта 1874 года Высочайше утверждены новыя уставы береговой службы для флота.

Кромѣ того, броненосная эскадра ежегодно совершала плаваніе вдоль береговъ Финскаго залива и въ Балтійскомъ морѣ. Для этихъ плаваній эскадра раздѣлялась на два отряда, изъ которыхъ одинъ, состоящій изъ бортовыхъ мореходныхъ судовъ, высылался для крейсерства подъ парусами и парами въ Балтійское море, а другой, состоящій изъ башенныхъ фрегатовъ и мониторовъ, плавалъ вдоль береговъ Финскаго и Рижскаго заливовъ, заходя на пути въ наши порта. Во время этихъ плаваній производились практическія ученья по всѣмъ частямъ боеваго приготовленія командъ, а также обращалось большое вниманіе на морскія эволюціи, въ которыхъ упражнялись каждое лѣто по системѣ, подробно изложенной въ вышепомянутомъ сочиненіи генераль-адъютанта Бутакова, «Новыя основанія пароходной тактики».



Значительное число судовъ, ежегодно собирающихся на Транзундскомъ рейдѣ, вызвало необходимость имѣть при эскадрѣ нѣкоторыя вспомогательныя плавающие средства. Такимъ образомъ, при эскадрѣ сформировалась плавающая мастерская, подъ которую приспособленъ пароходъ «Владимиръ», и находилась плавающая баня. Въ просторной кормовой каютѣ на пароходѣ «Ильмень» открыта была эскадренная читальная зала. Въ ней собраны для желающихъ заниматься модели различныхъ нашихъ и иностранныхъ броненосныхъ судовъ, всѣ чертежи и брошюры, въ разное время изданныя для броненосной эскадры, «Морской Сборникъ» за все время его существованія, собраніе морскихъ картъ и нѣкоторые техническіе журналы.

Вслѣдствіе вышеуказанныхъ мѣръ, наша балтійская эскадра получила значеніе отличной морской школы, какую только можно имѣть не въ отдаленныхъ плаваніяхъ въ океанахъ, но въ тѣсныхъ предѣлахъ внутренняго моря. Иностранные офицеры, посѣщавшіе почти каждое лѣто нашу броненосную эскадру, съ величайшимъ интересомъ слѣдили за приемами обученія нашихъ командъ, а иностранная печать указывала на эти приемы, какъ на предметъ достойный подражанія.

Мѣстомъ для ежегодныхъ Высочайшихъ смотровъ балтійскаго броненоснаго флота служить обыкновенно Кронштадтскій рейдъ; но два раза, въ 1869 и 1873 годахъ, Государь Императоръ удостоилъ своимъ посѣщеніемъ Транзундскій рейдъ.

Особенно памятно для флота первое изъ этихъ Вы-

Посѣщеніе Государемъ Императоромъ Транзундскаго рейда въ 1869 и 1873 годахъ.

сочайшихъ посѣщеній, въ которое Его Императорское Величество впервые во всей подробности ознакомился съ результатами хода морскаго образованія этой нашей практической школы броненоснаго флота, и словами Своего милостиваго одобренія такъ много поднялъ духъ флота для дальнѣйшей трудной работы на новомъ еще поприщѣ плаванія броненосныхъ судовъ.

Воспоминаніе объ этомъ посѣщеніи, которое по всей справедливости можетъ быть названо Транзундскимъ мирнымъ торжествомъ флота, глубоко сохраняется въ памяти всѣхъ его очевидцевъ.

Въ 1869 году Государь Императоръ провелъ на Транзундскомъ рейдѣ дни 2 и 3 іюля. Въ 8 ч. утра, 2 іюля, броненосный флотъ встрѣтилъ Его нѣсколько впереди острова Равица, выстроенный въ двѣ колонны, подъ парами, и направился къ Транзунду, сопровождая яхту «Штандартъ», на которой находился Его Величество. Смотръ начался разстрѣливаніемъ броненосными судами стараго, окончившаго свою службу, клипера «Джигитъ». Суда, производившія пальбу, выпустили лишь по одному выстрѣлу изъ каждаго орудія, нѣкоторыя изъ нихъ, въ особенности мониторы, съ весьма значительныхъ разстояній, но, не смотря на то, что клиперъ былъ пустой, а потому, для потопленія его, недостаточно было сдѣлать нѣсколько подводныхъ пробоинъ, а надлежало, такъ сказать, разорвать его на клочки, онъ былъ потопленъ такъ, что лодкѣ «Чародѣйкѣ», шедшей на стрѣльбу послѣднею, пришлось выпустить



свои снаряды лишь по кругамъ, образовавшимся на поверхности воды отъ утонувшаго клипера. Далѣе произведены были весьма удачно: тараненіе стараго брига «Филоктетъ» броненосною батареею «Не-тронь-меня», взрывъ такого же стараго клипера «Наѣздникъ» откидными минами и, наконецъ, эволюціи трехъ броненосцовъ: «Первенецъ», «Кремль» и «Единорогъ», представившія много интересныхъ моментовъ. Всѣ три броненосца имѣли цѣлью нанести другъ другу удары. Были мгновенія, что столкновение казалось неизбежнымъ, но суда весьма искусно ускользали другъ отъ друга, даже не коснувшись бортами. Катанье подъ парусами 60-ти гребныхъ судовъ, слетавшихся подъ корму «Штандарта» со всѣхъ сторонъ, представило самую оживленную и увлекательную картину. Первый день смотра окончился десантомъ на островъ Менц-сари. На слѣдующій день утромъ производились опыты надъ подводною лодкою; затѣмъ Государь Императоръ посѣтилъ фрегатъ «Петропавловскъ», корветъ «Варягъ», мониторъ «Лава», батарею «Не-тронь-меня», пароходъ «Владиміръ», на которомъ находилась плавучая мастерская броненоснаго флота, и фрегатъ съ воспитанниками морскаго училища «Громобой». На фрегатѣ «Петропавловскъ» и батареѣ «Не-тронь-меня» Онъ приказалъ пробить тревогу; на фрегатѣ «Громобой» сдѣлалъ парусное ученіе воспитанникамъ, и въ то же время приказалъ ставить паруса на «Гиллякъ», а тендеру «Кадетъ» сняться съ якоря. Его Величество относился съ живымъ интересомъ ко всему

видѣнному какъ въ первый, такъ и во второй день смотра, вникалъ въ подробности хода морскаго образованія командъ и всей морской обстановки броненосной эскадры, и неоднократно изъявлялъ Свое удовольствіе. Въ послѣдній день смотра, Государь Императоръ потребовалъ всѣхъ флагмановъ и командировъ судовъ на фрегатъ «Петропавловскъ» и обратился къ нимъ съ слѣдующими знаменательными словами: «Я васъ позвалъ, господа, сюда для того, чтобы еще разъ васъ видѣть и искренно поблагодарить за то «удовольствіе, которое вы Мнѣ доставили, во время «Моего кратковременнаго пребыванія между вами. Со-«жалѣю очень, что не могу пробыть между вами болѣе. «Благодарю васъ за тѣ успѣхи, которые вы сдѣлали до «сихъ поръ. Я хочу сказать вамъ, чтобы вы не думали, «что вы уже достигли совершенства, но Я надѣюсь, «что вы постараетесь достигнуть совершенства по «всѣмъ частямъ вашей многотрудной и разнообразной «службы, и въ случаѣ надобности поддержите честь «русскаго флага, какъ это уже случалось нѣсколько «разъ. Еще разъ благодарю васъ, господа. Передайте «Мое спасибо офицерамъ и командѣ». Затѣмъ Го-«сударь Императоръ тутъ же пожаловалъ началь-«ника эскадры вице-адмирала Бутакова Своимъ гене-«раль-адъютантомъ, и, снявъ аксельбантъ съ Великаго Князя Алексія Александровича, собственноручно на-«дѣлъ его на новаго генераль-адъютанта; также соиз-«волилъ выразить Свою благодарность свиты Его Вел. контръ-адм. Лихачеву «за начало», какъ выра-



зился Его Величество, «которое ты сдѣлалъ для броненосной эскадры». Затѣмъ, при окончаніи завтрака, предъ уходомъ съ Транзундскаго рейда, Его Величество еще разъ осчастливилъ флотъ милостивымъ словомъ. Наполнивъ бокаль, Онъ провозгласилъ тостъ словами: «за здоровье Моего славнаго флота».

Высочайшій смотръ 1873 года, въ которомъ большее развитіе было дано минному дѣлу, сопровождался также многократными одобреніями Его Императорскаго Величества, а за обѣдомъ, на который удостоились приглашенія всѣ флагманы и командиры судовъ, Его Величество произнесъ слѣдующія милостивыя слова: «пью за процвѣтаніе и благоденствіе «нашего флота и благодарю за службу и труды, успѣхи «которыхъ Я видѣлъ съ такимъ удовольствіемъ сего- «дня въ Транзундѣ. За здоровье здѣсь собранныхъ «представителей этого флота,—Ура».

Важныя политическія обстоятельства 1877 года измѣнили на нѣкоторое время существовавшую организацію внутреннихъ плаваний броненосной эскадры.

Практическое  
плаваніе судовъ  
въ Балтійскомъ  
морѣ съ 1877 го-  
да.

Въ 1877 году главное начальство надъ флотомъ принялъ на себя Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, имѣя начальникомъ штаба генераль-адъютанта Попова. Въ плаваніи находились:

1) эскадра, состоявшая подъ непосредственнымъ начальствомъ Его Высочества, въ составъ которой входили: 1 броненосный корабль, 6 броненосныхъ фрегатъ, 3 пароходо-фрегата и 1 пароходъ; начальниками отрядовъ въ эскадрѣ были: кон.-адм. Федоров-

скій и Брюммеръ. Эскадра эта первоначально предназначалась для посылки въ плаваніе въ Средиземное море, но по измѣнившимся обстоятельствамъ осталась во внутреннемъ плаваніи,

и 2) отрядъ судовъ, подъ начальствомъ генераль-адъютанта Бутакова, состоявшій изъ 2 броненосныхъ батарей, 1 двухбашенной лодки, 6 мониторовъ и 3 винтовыхъ лодокъ.

Въ 1878 году, на случай возможнаго разрыва съ Англіею, были вооружены слѣдующія суда:

1) Эскадра подъ флагомъ начальника морской и береговой обороны Кронштадта, генераль-адъютанта Козакевича; начальникъ штаба кон.-адм. Федоровскій. Эскадра раздѣлялась на два отряда: первый, — на большомъ рейдѣ, подъ начальствомъ кон.-адм. Брюммера, — состоялъ изъ 1 броненоснаго корабля, 3 броненосныхъ фрегатовъ, 2 броненосныхъ батарей, 2 пароходо-фрегатовъ, 1 корвета и 4 канонерскихъ лодокъ; второй, — на сѣверномъ рейдѣ, подъ начальствомъ кон.-адм. Кремера, — изъ 1 двухбашенной лодки, 9 мониторовъ, 1 пароходо-фрегата и 2 пароходовъ.

2) Эскадра подъ начальствомъ генераль-адъютанта Бутакова, для обороны г. Свеаборга. Она состояла изъ 2 броненосныхъ фрегатовъ, 2 пароходо-фрегатовъ и 1 парохода; начальникъ штаба кон.-адм. Кроунъ.

Начальникомъ морской обороны въ финляндскихъ шхерахъ въ 1878 году былъ назначенъ вице-адм. Стеценко; отрядъ его состоялъ изъ парохода и трехъ канонерскихъ лодокъ. Помощниками его были: по вос-



точную сторону Свеаборга—Свиты Его Величества кон.-адм. Шмидтъ, имѣвшій подъ командою пароходъ и три миноноски; по западную сторону Свеаборга—кон.-адм. Пузино, имѣвшій подъ командою пароходъ, 6 миноносокъ и 1 паровой барказъ. Затѣмъ, въ продолженіи кампаніи, подъ наблюденіемъ кон.-адм. Пузино испытывались вновь построенныя миноноски, которыя имѣли плаваніе по р. Невѣ и до Кронштадта.

На кампанію 1879 года была вооружена практическая эскадра, подъ начальствомъ кон.-адм. Брюммера, младшій флагманъ кон.-адм. Кроунъ, и миноносные отряды подъ командою: кон.-адм. Пузино и Свиты Его Величества кон.-адм. Шмидта.

Ночные маневры 1879 года практической броненосной эскадры и отрядовъ миноносокъ.

Практическую эскадру составляли: 1 броненосный корабль, 3 броненосные фрегата, 1 броненосная батарея, 1 двухбашенная лодка, 5 мониторовъ и 1 пароходо-фрегатъ. Въ первомъ миноносномъ отрядѣ, подъ командою кон.-адм. Пузино, находились: пароходъ, 10 миноносокъ первой и 10 миноносокъ второй смѣны. Во второмъ миноносномъ отрядѣ, подъ командою Свиты Его Величества кон.-адм. Шмидта, состояли: пароходъ, 10 миноносокъ первой и 10 миноносокъ второй смѣны; кромѣ того къ этому отряду были приписанъ отрядъ изъ 12 миноносокъ гвардейскаго экипажа, также подраздѣленныхъ на двѣ смѣны, по 6 въ каждой.

Въ виду того важнаго значенія, какое должны получить миноноски въ случаѣ военныхъ дѣйствій, а также для всесторонняго ознакомленія съ управленіемъ

ими и съ дѣйствиємъ минами и минными приспособленіями на этихъ судахъ, какія могутъ представиться во время боя, въ кампанію 1879 года было признано необходимымъ связать дѣятельность практической броненосной эскадры съ дѣятельностью миноносныхъ отрядовъ, произведя между ними послѣдовательный рядъ маневровъ.

По программѣ, составленной для этой цѣли, всѣ суда начали кампанію одновременно и, въ теченіи первыхъ четырехъ недѣль плаванія, занимались самостоятельно своимъ дѣломъ: суда практической эскадры ходили въ отдѣльное плаваніе для обученія машинной команды, занимались пальбою въ цѣль изъ орудій, а мониторы, сверхъ того, ходили въ шхеры, для изученія входовъ и выходовъ. Миноносные отряды практиковались въ это время въ управленіи машинами и въ минныхъ упражненіяхъ, а также обходили рейды и бухты въ финляндскихъ шхерахъ.

Въ концѣ четвертой недѣли плаванія, практическая эскадра собралась въ полномъ составѣ на Свеаборгскомъ рейдѣ и къ ней присоединился отрядъ изъ 6 миноносокъ первой смѣны гвардейскаго экипажа; миноносные же отряды кон. - адм. Пузино и Шмидта расположились въ шхерахъ близъ Свеаборга, первый—по восточную, а второй—по западную его сторону. Начавшіеся затѣмъ маневры оказались весьма поучительными и представили много интересныхъ данныхъ для веденія миноносной войны. Для этого броненосныя суда были поставлены на якорѣ и миноноски дѣлали



на нихъ нападенія. Хотя мѣстность свеаборгскаго рейда была чрезвычайно выгодна для освѣщенія съ судовъ эскадры всѣхъ подступовъ къ ней, но электрическій свѣтъ не всегда давалъ возможность прослѣдить нападающія миноноски. Мерцаніе свѣта и освѣщеніе не всей мѣстности, а только небольшого сектора, составляетъ главные недостатки электрическаго свѣта. Освѣщая одну или двѣ миноноски, находящіяся въ секторѣ, онъ ставитъ остальные еще въ большую тѣнь и даетъ имъ возможность дѣйствовать свободно. Притомъ электрическіе фонари, давая обороняющемуся судну выгоду освѣщенія мѣстности, имѣютъ и свою невыгоду въ томъ, что указываютъ безошибочно мѣста этихъ обороняющихся судовъ. Въ темныя ночи, въ какія и происходили свеаборгскіе ночные маневры, даже въ разстояніи трехъ кабельтовыхъ трудно было различить броненосца, стоящаго на якорѣ; свѣтъ же электрическаго фонаря прямо указывалъ направленіе для нападающихъ. Маневры, по мнѣнію кон.-адм. Пузино, осязательно доказали участвующимъ всю невыгоду приближенія къ непріятелю въ строѣ кильватера, и напротивъ, — преимущество для нападенія развернутымъ строемъ, при чемъ и электричеству труднѣе освѣтить атакующія миноноски и огонь картечницъ болѣе даетъ промаховъ по цѣлямъ не глубокимъ, не протягивающимся по направленію выстрѣловъ.

Для миноносокъ выходъ изъ узкостей шхеръ на позицію, въ темнотѣ и безъ лодмановъ, составлялъ уже довольно трудный маневръ, но кромѣ того задачей

свеаборгскихъ ночныхъ маневровъ ставилось еще возможно близкое прорѣзываніе полнымъ ходомъ по борту того броненосца, атаковать который было назначено известной группѣ миноносокъ. Въ темнотѣ, при ослѣпительномъ блескѣ электрическихъ фонарей, такое прорѣзываніе по борту представляло значительныя опасности, тѣмъ болѣе, что броненосные фрегаты окружены были паровыми шлюпками и, для избѣжанія столкновенія съ ними, со стороны управлявшихъ миноносками, требовалась большая рѣшительность дѣйствій. Не смотря, однакоже, на всѣ внѣшнія трудности ночныхъ атакъ, всѣ онѣ произведены вполне благополучно, никакихъ несчастій и даже никакихъ поломокъ не случилось; проходили же нѣкоторыя миноноски возлѣ судовъ эскадры на столько близко, что бросали на палубы броненосцевъ руками мячики.

Въ концѣ маневровъ миноносные отряды были расположены въ шхерахъ, въ мѣстахъ неизвѣстныхъ практической эскадрѣ, для того, чтобы производить нападенія на ходу на суда эскадры, во время ихъ крейсерства въ сѣверной части Финскаго залива.

Артиллерійскій  
отрядъ Балтій-  
скаго моря.

На приготовленіе свѣдущихъ комендоровъ обращалось въ балтійскомъ флотѣ во весь отчетный періодъ самое серьезное вниманіе. Обученіе это производилось сперва на артиллерійскомъ кораблѣ «Прохоръ», который потомъ былъ замѣненъ кораблемъ «Гангудъ». Но въ 1869 году, вслѣдствіе весьма значительной убыли старо-служащихъ, за выбытіемъ въ безсрочный отпускъ, въ нашихъ командахъ оказался недочетъ въ



комендорахъ и артиллерійскихъ унтеръ-офицерахъ въ 800 человѣкъ. Обучить вновь такое значительное число этихъ специалистовъ на одномъ артиллерійскомъ кораблѣ, какъ дѣлалось до этого времени, оказалось невозможнымъ, а потому организованъ былъ для обученія ихъ особый артиллерійскій отрядъ изъ судовъ всѣхъ типовъ, входящихъ въ составъ нашего флота. Такимъ образомъ, отрядъ образовался: изъ двухбашенной лодки «Русалка», представляющей типъ нашихъ башенныхъ судовъ системы Кольза, однобашенного монитора «Лава», какъ представителя типа судовъ съ башнями Эриксона, броненосной батареи «Кремль», представляющей типъ батарейныхъ судовъ, имѣющихъ закрытыя батареи, и винтовой лодки «Забіяка», представляющей батарейныя суда съ одною открытою батареею. Суда эти были вооружены орудіями новой системы и того спеціальнаго калибра, который присвоенъ каждому рангу. Занятія на судахъ артиллерійскаго отряда состояли, согласно установленному правилу, изъ обученія артиллерійскому, лабораторному, а сперва и минному дѣлу. Отрядъ въ этомъ составѣ ежегодно назначался въ кампанію на четыре мѣсяца и отправлялся для своихъ занятій въ Ревель.

Не далѣе какъ въ 1869 году спеціалисты, занимав-

Минный отрядъ  
Балтійскаго моря.

шіеся минною частію, имѣя въ виду, что люди, какъ показалъ опытъ, весьма скоро пріобрѣтаютъ тѣ познанія и практическіе пріемы, которые необходимы для дѣйствія готовыми минами и ихъ принадлежностями, высказывали убѣжденіе, что въ учрежденіи особой мин-

ной школы не настоятъ надобности и что подготовленіе минеровъ можетъ съ успѣхомъ быть ведено при учебно-артиллерійской командѣ. Съ этою цѣлію начальнику учебно-артиллерійской команды были даны программа и руководства, по которымъ должны были обучаться минёры, и предоставлены всѣ необходимыя средства для успѣшнаго веденія этого дѣла. Кромѣ того, для упражненія офицеровъ и командъ съ минами и для испытанія различныхъ системъ минъ, какъ нашихъ, такъ и иностранныхъ, назначенъ былъ въ составъ броненосной эскадры броненосный фрегатъ «Адмиралъ Лазаревъ».

Быстрое умноженіе видовъ минъ и чрезвычайное усложненіе ихъ конструкціи дѣлали невозможнымъ обученіе людей этому искусству въ связи съ занятіями артиллеріей, поэтому въ слѣдующемъ же году изученіе миннаго дѣла необходимо было организовать на болѣе прочныхъ основаніяхъ, и для минныхъ упражненій образовать особый отрядъ. Минный отрядъ началъ посылаться въ море съ 1874 года и въ первый годъ плаванія состоялъ: изъ броненоснаго фрегата «Адмиралъ Лазаревъ», одного корвета, одного клипера и одной винтовой лодки. Съ тѣхъ поръ отрядъ высылался въ море каждый годъ и въ 1879 году заключалъ въ себѣ: броненосный фрегатъ «Адмиралъ Лазаревъ», двухбашенную лодку «Чародѣйка», клиперъ «Жемчугъ», миноносецъ «Взрывъ», винтовую лодку «Опытъ» и 8 миноносокъ. Въ минномъ дѣлѣ отрядъ этотъ имѣетъ тоже значеніе, какъ учебный артиллерійскій отрядъ



въ дѣлѣ практической артиллеріи. Кромѣ подготовленія минныхъ офицеровъ и матросовъ, на немъ испытывались и совершенствовались всеѣ предлагавшіяся по минной части нововведенія и вырабатывались правила и руководства къ употребленію минъ на флотѣ.

Трехъ—четырехъ мѣсяцевъ, въ которые продолжается практическое плаваніе нашихъ судовъ въ Балтійскомъ морѣ, весьма недостаточно для образованія хорошаго матроса, и потому принимались искусственныя мѣры, чтобы въ тѣ мѣсяцы, когда команды остаются на берегу, продолжалось ихъ обученіе по возможности при одинаковыхъ условіяхъ съ дѣйствительною ихъ службою на судахъ. Гимнастика, упражненіе съ разными моделями, стрѣльба въ цѣль изъ ружей и пистолетовъ, пальба изъ орудій съ береговыхъ батарей, теоретическія занятія по артиллеріи, приготовленіе машинистовъ и кочегаровъ, рулевыхъ, сигнальщиковъ, фронтовыхъ и строевыхъ ученья—все это составляетъ большое подспорье къ дальнѣйшему обученію командъ въ плаваніи. Система такого обученія примѣнялась во весь отчетный періодъ, но одна мѣра, принятая въ 1863 году, особенно дала ему сильное развитіе.

Практическое  
обученіе командъ  
на берегу.

Вслѣдствіе ожидавшейся въ 1863 году войны, управляющій морскимъ министерствомъ генераль-адъютантъ Краббе, имѣя въ виду, что нашимъ броненоснымъ башеннымъ судамъ, представлявшимъ совершенно новый, дотоѣ невиданный типъ судовъ, можетъ представиться необходимость вступить въ бой тотчасъ по

окончаніи сооруженія и спуска ихъ на воду, и что не будетъ времени для обученія командъ дѣйствию башнями и заключенною въ нихъ тяжеловѣсною артиллеріею, приводящеюся въ движеніе механическимъ двигателемъ, распорядился построить въ одномъ изъ нашихъ адмиралтействъ, по образцу вращающихся башенъ, устраиваемыхъ на броненосныхъ судахъ, практическую въ естественную величину башню, на которой команды могли бы обучаться еще въ то время, когда суда не были спущены на воду. Опытъ этотъ удался какъ нельзя лучше. Команды столь успѣшно были подготовлены, что, поступивъ въ 1864 году на совершенно новый типъ судовъ, имѣющій столь мало общаго съ прежними судами, уже могли съ полнымъ пониманіемъ дѣла дѣйствовать артиллеріею. Этотъ опытъ указалъ на пользу обученія командъ въ зимнее время по возможности при одинаковыхъ условіяхъ съ дѣйствительною ихъ службою на судахъ, и съ этою цѣлью устроены практическія башни въ Петербургѣ, системы Кольза, по типу вновь строившихся башенныхъ судовъ, а въ Кронштадтѣ—по системѣ Эриксона, по типу существовавшихъ уже мониторовъ. Въ теченіи всѣхъ зимнихъ мѣсяцевъ команды обучались на этихъ практическихъ башняхъ и такой способъ обученія сталъ примѣняться къ командамъ все болѣе и болѣе.

Для балтійскаго флота существуютъ на берегу въ Кронштадтѣ и Петербургѣ практическіе приемы обученія командъ по слѣдующимъ специальнымъ отраслямъ знаній:



*Гимнастика.* Еще въ 1856 году въ С.-Петербургѣ была учреждена гимнастическая команда, съ тою цѣлю, чтобы подъ руководствомъ чиновъ, выпущенныхъ изъ этой команды, производились гимнастическія упражненія во флотскихъ экипажахъ, расположенныхъ въ Кронштадтѣ и Петербургѣ. Дѣло это въ то время было совершенно новое, и потому учрежденіе гимнастической команды оказалось не вполне отвѣчающимъ своей цѣли. Главный ея недостатокъ состоялъ въ томъ, что она имѣла смѣшанный характеръ разсадника учителей и заведенія, въ коемъ нижніе чины балтійскаго флота поочередно упражнялись въ теченіи года въ гимнастическихъ пріемахъ; между тѣмъ военныя гимнастическія заведенія имѣютъ вездѣ исключительный характеръ разсадника учителей.

Поэтому въ 1862 году было утверждено новое положеніе о военно-морскомъ гимнастическомъ заведеніи, по которому назначено существовавшую гимнастическую команду преобразовать на новыхъ основаніяхъ, а именно: уменьшивъ составъ ея чиновъ, увеличить срокъ пребыванія въ ней до двухъ лѣтъ, въ тѣхъ видахъ, чтобы обучающіеся могли сдѣлаться вполне самостоятельными преподавателями; самыя же гимнастическія упражненія перенести въ команды и производить ихъ по особой инструкціи. Согласно этой инструкціи, гимнастическія упражненія командъ начинаются осенью, по окончаніи навигаціи, и продолжаются до начала вооруженія судовъ весною. Гимнастическія ученья производились подъ наблюденіемъ и

руководствомъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ, окончившихъ курсъ гимнастики, въ каждой командѣ отдѣльно, и состояли въ вольныхъ движеніяхъ (безъ машинъ) съ ружьями и безъ ружей, въ бѣгахъ на мѣстѣ, гимнастическихъ шагахъ и т. п. Кромѣ ежедневныхъ гимнастическихъ упражненій въ казармахъ назначено было производить поочередно ученіе командамъ на машинахъ и фехтованію въ устроенномъ въ манежѣ гимнастическомъ залѣ, подъ руководствомъ штабъ-офицеровъ, завѣдывающихъ гимнастикою въ портахъ, и ихъ помощниковъ.

Гимнастическое заведеніе продолжало свое существованіе въ этомъ видѣ до 1878 года, въ которомъ упразднено, а приготовленіе учителей гимнастики возложено на флотскую стрѣлковую роту, состоящую при учебномъ пѣхотномъ баталіонѣ въ Ораніенбаумѣ, гдѣ до того времени также производилось обученіе гимнастикѣ. Кадръ роты, съ этою цѣлью, увеличенъ 17-ю нижними чинами, переведенными изъ кадра бывшаго военно-морскаго гимнастическаго заведенія.

*Обученіе стрѣльбѣ въ цѣль.* Для систематическаго обученія нижнихъ чиновъ флота артиллерійскому дѣлу, кромѣ приготовленія на учебныхъ артиллерійскихъ судахъ комендоровъ, кромѣ артиллерійскихъ учений во время плаванія, производилось зимою комендорами судовыхъ командъ ежедневное обученіе пальбѣ въ цѣль изъ орудій на загородной батарее въ Кронштадтѣ.

Обученіе стрѣлковъ въ бывшей штуцерской командѣ, стрѣлковой царскосельской ротѣ и стрѣлковой ротѣ



при учебномъ пѣхотномъ баталіонѣ происходило на тѣхъ же основаніяхъ, какъ оно производится и съ командами военного вѣдомства. Необходимость для приготовленія артиллерійскихъ унтеръ-офицеровъ вызвала учрежденіе при учебномъ кораблѣ школы для образованія ихъ изъ способнѣйшихъ комендоровъ.

*Обученіе машинистовъ, кочегаровъ и рулевыхъ.* Для приготовленія на флотъ опытныхъ и знающихъ свое дѣло механиковъ, машинистовъ и кочегаровъ, сперва было установлено, чтобы всѣ они, по окончаніи кампаніи, были распредѣляемы для занятій въ портовые механическія мастерскія и на адмиралтейскіе ижорскіе заводы. Также росписывались на казенные и частные заводы на зимнее время офицеры и кондукторы корпуса инженеръ-механиковъ для практическаго усовершенствованія въ механикѣ. Но, съ увеличеніемъ числа такихъ лицъ въ морскомъ вѣдомствѣ, соблюденіе во всей строгости такого правила оказалось невозможнымъ, и съ 1867 года въ Кронштадтѣ существуютъ для нижнихъ чиновъ школа машинистовъ и кочегаровъ и школа рулевыхъ. Въ послѣдней-школѣ, посредствомъ моделей судовъ, свободно вращающихся на особыхъ столахъ и снабженныхъ компасами, парусами и рулевыми приводами, избранные матросы знакомятся наглядно съ предстоящимъ имъ дѣломъ. Кромѣ того они обучаются грамотѣ и знакомятся съ указаніями барометра и термометра, съ морскими картами и съ первоначальными приѣмами для опредѣленія глубины моря.

О *мнѣномъ образованіи* на берегу разсказано въ главѣ III второй части «Обзора».

*Фронтвое ученіе.* Потребности службы на судахъ во многихъ случаяхъ требуютъ, чтобы матросъ обладалъ и познаніями, требуемыми отъ солдата. Для этой цѣли въ нѣкоторыхъ иностранныхъ флотахъ имѣются морскіе солдаты, на которыхъ и возлагается вся караульная служба. У насъ караулы на судахъ, а также и на берегу, занимаются матросами, въ послѣднемъ случаѣ поочередно съ командами военно-сухопутнаго вѣдомства; въ десантъ также свозятся судовыя команды. Прѣжнее фронтвое ученіе весьма много облегчено упрощеніемъ устава, благодаря чему фронтвыя занятія матросовъ стали не столь обременительны и требуютъ отъ нихъ несравненно менѣе времени чѣмъ прѣжде.

Къ 1-му января 1879 года во флотѣ состояло слѣдующее число нижнихъ чиновъ спеціалистовъ:

*на дѣйствительной службѣ:*

|                      |     |
|----------------------|-----|
| комендоровъ. . . . . | 956 |
| стрѣлковъ . . . . .  | 215 |
| гимнастовъ . . . . . | 174 |
| минеровъ . . . . .   | 172 |

*въ запасѣ:*

|                      |     |
|----------------------|-----|
| комендоровъ. . . . . | 304 |
| стрѣлковъ . . . . .  | 67  |
| минеровъ . . . . .   | 2.  |



Изыскивая все средства, чтобы офицеры и нижние чины морского ведомства имѣли сколько можно большую практику въ морѣ, морское министерство встрѣтило весьма сочувственно предложеніе министерства финансовъ, когда послѣднее устраивало таможенную крейсерскую службу вдоль балтійскаго побережья, имѣть на судахъ этой флотиліи чиновъ морского ведомства. Дѣйствительно, плаваніе на этихъ судахъ, преимущественно въ осеннюю бурную погоду, особенно удобную для предпріятій контрабандистовъ, представляетъ отличную морскую практику.

Балтійская таможенная крейсерская флотилія учреждена въ 1873 году. Суда флотиліи составляютъ часть военного флота и числятся въ его спискахъ, но, по особенностямъ возлагаемыхъ на нихъ обязанностей, въ мирное время находятся въ исключительномъ распоряженіи министерства финансовъ. Флотилія въ настоящее время состоитъ изъ 3 паровыхъ шкунъ и 7 паровыхъ барказовъ и комплектуется офицерами и нижними чинами отъ флота. По дѣлу собственно морскому и по управленію личнымъ составомъ флотиліи, начальствующія лица руководствуются морскими постановленіями, а относительно таможенной службы — постановленіями таможенными и инструкціями министерства финансовъ.

Въ морской службѣ болѣе чѣмъ во всякой другой случаются бѣдствія, неотвратимыя человѣческими предвидѣніями и самымъ добросовѣстнымъ исполненіемъ своего долга, а потому наши плаванія во вну-

Суда таможен-  
ной флотиліи —  
какъ средство для  
морской практи-  
ки.

Крушение су-  
довъ при внут-  
реннемъ плаваніи  
въ Балтійскомъ  
морѣ.

треннихъ водахъ не обошлись безъ несчастій. Здѣсь упоминается лишь о тѣхъ изъ нихъ, послѣдствіемъ которыхъ была окончательная гибель судовъ.

Въ 1855 году, мая 14, транспортъ «Волга», слѣдуя подъ командою кап. 1-го р. Миллера съ грузомъ муки изъ Кронштадта въ Гельсингфорсъ и обходя двух-футовую банку, идущую отъ остр. Курсало и Томіо, при нашедшемъ порывѣ вѣтра, приткнулся къ этой банкѣ. Не смотря на всѣ усилія командъ транспорта и присланнаго изъ Свеаборга парохода «Надежда», транспорту не удалось сняться и онъ приступилъ къ разгрузкѣ муки на нанятые гребныя лодки. Между тѣмъ 18 мая усмотрѣно было приближеніе непріятельскихъ канонерскихъ лодокъ; поэтому командиръ транспорта, не видя возможности спасти судно, рѣшился сжечь его. Команда была перевезена на пароходъ «Надежда» и отправлена въ Свеаборгъ, и большая часть груза доставлена туда на вольныхъ лодкахъ.

Морской генераль-аудиторіатъ нашель, что постановка транспорта на мель послѣдовала не отъ упущенія, а единственно отъ нашедшаго порыва вѣтра. Затѣмъ, такъ какъ транспортъ, стоя на мели, не имѣлъ средствъ отразить непріятеля въ случаѣ нападенія, то командиру оставалось одно крайнее средство, истребить самое судно, что и было имъ исполнено съ отличною распорядительностью. Посему генераль-аудиторіатъ положилъ: капит. 1-го р. Миллера отъ всякой отвѣтственности по означенному дѣлу освободить, убытокъ же, происшедшій отъ гибели транс-



порта, принять на счетъ казны; командиру и офицерамъ транспорта выдать полугодовые, а нижнимъ чинамъ годовые оклады жалованья за потерю собственности. Государь Императоръ Высочайше соизволилъ утвердить заключеніе генераль-аудиторіата и повелѣлъ не считать кап. 1 р. Миллеру бытность подъ судомъ препятствіемъ къ какимъ либо наградамъ и денежнымъ производствамъ и объявить ему Монаршее благоволеніе за распорядительность, оказанную имъ при крушеніи транспорта.

Въ 1856 году, транспортъ «Америка», подъ командою кап.-лейт. Тироля, былъ назначенъ для отвоза разнаго груза изъ Кронштадта въ Ревель, и утромъ 13-го октября снялся съ якоря при NO вѣтрѣ. Къ полудню вѣтеръ перешелъ къ SSW и, постепенно усиливаясь, вогналъ транспортъ во всѣ рифы. Замѣченная раньше течъ въ транспортѣ стала значительно увеличиваться, такъ что люди не отходили отъ помпъ. Вечеромъ, при усилившемся вѣтрѣ и морозѣ, командиръ, опасаясь, что отъ сильной качки можетъ тронуться грузъ, а помпы замерзнуть, рѣшился спуститься на фордевиндъ, чтобы укрыться за Гогландомъ. Вслѣдствіе ошибочнаго расчета взять былъ курсъ прямо на сѣверо-западный берегъ острова Гогланда, между его маяками, гдѣ и произошло крушеніе транспорта. Когда открылся нижній гогландскій маякъ, транспортъ находился отъ него не болѣе какъ въ одной мили и сталъ приводить на лѣвый галсъ, но было уже поздно; вскорѣ послѣдовалъ

первый ударъ о камни. Трюмъ быстро наполнился водою и транспортъ повалился на бокъ, большое волненіе стало ходить черезъ него и буруны окончательно довершили разрушеніе ветхаго корпуса. Часть экипажа спаслась вплавъ на разныхъ обломкахъ; погибло 4 офицера и 34 нижнихъ чина.

Морской генераль-аудиторіатъ нашель, что дѣйствія кап.-лейт. Тироля, по управленію транспортомъ во все время плаванія, были совершенно согласны съ правилами морскаго искусства и не представляютъ никакого повода къ обвиненію командира. Видя неминуемую гибель транспорта, онъ, не смотря на болѣзненное состояніе отъ ушиба ногъ, оказалъ похвальную распорядительность, принимая съ самоотверженіемъ мѣры къ спасенію экипажа. Поэтому генераль-аудиторіатъ, отнеся крушеніе транспорта къ обстоятельствамъ не отвратимымъ и отъ командира не зависящимъ, положилъ: кап.-лейт. Тироля освободить отъ всякой по этому дѣлу ответственности; убытокъ, происшедшій отъ потери транспорта и груза, равно и всѣ издержки, принять на счетъ казны; въ вознагражденіе за потерю собственнаго имущества выдать командиру и офицерамъ полугодовое, а нижнимъ чинамъ годовое жалованье, равно и слѣдующее имъ обмундированіе. Такое рѣшеніе Высочайше утверждено.

Въ 1857 году, пароходъ «Тосна», подъ командою кап.-лейт. Опочинина, 24 іюля вышелъ изъ Кронштадта въ Нарву, для перевозки роты Калужскаго пѣхотнаго полка. Пароходъ отъ Левенсарской башни



имѣлъ курсъ на Тютерсъ и придерживался къ нему, избѣгая 5 футовую Нейгрудскую мель, и въ 11 час. пополудни 25 іюля ударился о каменную гряду, не означенную на картахъ и находящуюся по SO сторону остр. Большаго Тютерса въ разстояніи отъ него не болѣе одной мили. Съ первымъ ударомъ о камень вода хлынула въ трюмъ, залила огонь въ топкахъ и наполнила кормовую часть до самой палубы. Пароходъ оказался пробитымъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ и не могъ держаться на водѣ, поэтому его надлежало удерживать на мели, для чего былъ завезенъ верпъ и якорь. Къ мѣсту крушенія изъ Кронштадта были отправлены два парохода; но, не смотря на всѣ усилія, снять съ каменьевъ пароходъ «Тосна» оказалось не возможно и онъ былъ покинутъ.

Морской генераль-аудиторіатъ нашелъ, что, взятый командиромъ парохода для слѣдованія въ Нарвскій заливъ, курсъ былъ основанъ на правильномъ соображеніи предстоящаго ему плаванія и на качествахъ ввѣреннаго ему парохода; крушеніе же его произошло отъ неопредѣленія каменьевъ рифа на картѣ, отпущенной изъ гидрографическаго департамента. Распорядительностью командира спасена большая часть казеннаго имущества парохода; изслѣдованія же о лицахъ, виновныхъ въ ненанесеніи на картѣ каменьевъ не произведено.

Вслѣдствіе этихъ соображеній, морской генераль-аудиторіатъ положилъ: командира парохода «Тосна» освободить отъ отвѣтственности за крушеніе; въ случаѣ

\*

если командиръ, офицеры и команда при крушеніи лишились своей собственности, выдать офицерамъ полугодовые, а командѣ годовые оклады жалованья и слѣдующую обмундировку; убытокъ казны, происшедшій отъ крушенія парохода, обратить ко взысканію съ виновныхъ въ неопределеніи на картѣ каменнаго рифа, когда виновные въ семъ упущеніи будутъ изслѣдованіемъ открыты. Такое рѣшеніе Высочайше утверждено, но убытковъ казны повелѣно не взыскивать.

Въ 1857 году, по случаю переформирования флотскихъ экипажей, потребовалось перевести изъ Ревеля въ Кронштадтъ корабли 2-й дивизіи съ ихъ командами. Отрядъ изъ трехъ кораблей: «Владиміръ», «Лефортъ» и «Императрица Александра» былъ порученъ для отвода въ Кронштадтъ кон.-адм. Нордману, который, пользуясь тихимъ попутнымъ вѣтромъ и ясною погодою, вышелъ изъ Ревеля 9 сентября. Къ вечеру, когда суда прошли створы гогландскихъ маяковъ, вѣтеръ сталъ свѣжѣть и вогналъ отрядъ во всѣ рифы, а пасмурность заставила адмирала привести въ бейдевиндъ и держаться до разсвѣта. Вѣтеръ между тѣмъ безпрестанно измѣнялся и къ утру дулъ отъ Н со шквалами и снѣгомъ. Отрядъ, дѣлавшій въ теченіи ночи небольшіе галсы, поварачивая каждый разъ по сигналу адмирала, сносило все болѣе и болѣе къ югу, и, когда разсвѣло, курсъ велъ нѣсколько сѣвернѣе о-ва Большаго Тютерса. Корабль «Владиміръ» шелъ правымъ галсомъ, за нимъ «Лефортъ» и не-



много на вѣтрѣ корабль «Императрица Александра». Не доходя до меридіана Тютерса, «Владиміръ» сталъ поворачивать чрезъ Форdevиндъ; казалось, что и «Ле-фортъ» начиналъ поворотъ, какъ налетѣвшій шквалъ повалилъ его на лѣвый бортъ. Марса-шкоты были раздернуты, но, не смотря на это, корабль кренило все болѣе и болѣе; наконецъ онъ легъ бортомъ и черезъ нѣсколько минутъ пошелъ ко дну. Несчастіе это случилось 10 сентября въ 7 час. 23 м. утра на NNO въ 5½ мил. отъ о-ва Большой Тютерсъ. Погибли: весь его экипажъ, состоявшій изъ 13 офицеровъ (\*) и 744 нижнихъ чиновъ, и 53 семейства офицеровъ и нижнихъ чиновъ, находившихся на кораблѣ.

Для изслѣдованія причинъ гибели корабля, была учреждена въ Кронштадтѣ коммисія, подѣ председательствомъ вице-адм. Румянцева. Такъ какъ съ гибелью всего экипажа сокрылась и настоящая причина этого несчастія, то коммисія могла только указать вѣроятную причину. Всѣ распоряженія командира погибшаго корабля во время вооруженія, дѣйствія его при выходѣ изъ гавани и самое плаваніе свидѣтельствовали, что на кораблѣ существовалъ долж-

---

(\*) К-ръ корабля—кап. 1 р. Кишкинъ; лейтенанты: Курѣдовъ, Иванчинъ, Анухтинъ; мичмана: Киселевъ и Конятовъ; старшій врачъ надв. сов. Вишняковъ; лекарь Шаховъ; корп. морск. арт. прапорщикъ Злобинъ и унт-цейхв. Никитинъ; корп. фл. шт. подп. Шемлякинъ и прапорщикъ Петровъ 17 и состоящій по адм. прапорщикъ Терюховъ.

ный порядокъ. Вообще, заблаговременное уменьшеніе парусовъ, репетованіе сигналовъ, точное слѣдованіе движеніямъ адмирала доказывали, что на отрядѣ существовали надлежащее вниманіе и бдительность. Въ отношеніи размѣщенія грузовъ, «Лефортъ» находился въ тѣхъ же условіяхъ, какъ большая часть кораблей, оканчивающихъ кампанію; онъ имѣлъ въ трюмѣ опредѣленное число баласта и провизію на одинъ мѣсяць. За исключеніемъ артиллеріи и другихъ предметовъ судоваго имущества, на кубрикѣ былъ уложенъ багажъ пассажировъ, но багажъ этотъ, по своему незначительному вѣсу, не могъ измѣнить остойчивости корабля. Изъ выяснившихся обстоятельствъ, сопровождавшихъ гибель корабля «Лефортъ», коммисія пришла къ убѣжденію, что онъ затонулъ отъ открывшейся чрезмѣрной течи, причинъ которой опредѣлить не было возможности; но главнымъ образомъ течь эту надо отнести къ слабости и ветхости корпуса корабля, построеннаго въ 1838 году. Морской генераль-аудиторіатъ нашелъ заключеніе коммисіи правильнымъ. При большомъ кренѣ и сильной качкѣ корабль «Лефортъ» легко могъ получить течь въ стыки и пазы баргоута, неконопаченнаго послѣ сентября 1856 года, и въ порты и полубортики, хотя и задраенные, но, по краткости предстоявшаго кораблю перехода, можетъ быть худо проконопаченные. Можно также допустить предположеніе, что на кораблѣ шпунтовые пазы носовой части дали движеніе и разошлись. Подобный случай едва не сдѣ-



лался въ 1807 году причиной гибели корабля «Села-фаилъ».

По мысли Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, сооруженъ по подпискѣ, въ воспоминаніе этого горестнаго событія, образъ Спасителя, который поставленъ въ Кронштадтѣ въ церкви манежа.

Въ 1862 году, 16 сентября въ 8½ часовъ пополудни, пароходъ «Гремящій», подъ командою кап. 1 р. Аболешева, снялся съ якоря при тихомъ SW, съ большого Кронштадтскаго рейда и отправился къ Кальбоденгрундскому маяку, для подавія помощи американскому купеческому судну съ грузомъ тика, часть котораго принадлежала морскому вѣдомству. Около 4 часовъ по полуночи, 17 сентября, считая себя прошедшимъ Лавенсарскія мели, пароходъ взялъ курсъ WtS, при чемъ Sommerсъ находился вправо и по счисленію должно было пройти его меридіанъ въ разстояніи 2-хъ миль. Въ половинѣ 5 часа, передъ носомъ показался бурунь. Машина была сейчасъ же остановлена, данъ задній ходъ, но пароходъ, имѣя 8 узловъ ходу, выскочилъ на плоскій камень малаго Sommerса. По полученіи извѣстія, изъ Кронштадта были посланы два парохода къ мѣсту крушенія.

Послѣ усиленныхъ попытокъ снять съ мели пароходъ и тяжелой работы въ теченіи нѣсколькихъ дней по выгрузкѣ его, общимъ совѣтомъ командиры рѣшили покинуть пароходъ «Гремящій», видя полную невозможность спасти его.

По мнѣнію главнаго командира Кронштадтскаго

порта, основанному на донесеніи слѣдственной коммисіи, причиною гибели пароходо-фрегата «Гремящій» были невѣрность счисленія и ошибочное распоряженіе курсами въ виду Sommerскаго маяка.

Морской генераль-аудиторіатъ положилъ: командира парохода и поручика корпуса штурмановъ Катугина исключить изъ службы; вахтенныхъ начальниковъ Макарова и Зеленина выдержать подъ арестомъ въ крѣпости, перваго въ теченіи одного мѣсяца, а втораго въ теченіи двухъ недѣль, и затѣмъ не довѣрять имъ вахты, первому въ продолженіи трехъ, а второму въ продолженіи двухъ кампаній; но, принимая во вниманіе, что капитанъ 1 ранга Аболешевъ находился болѣе 30 лѣтъ на службѣ, обращая на себя вниманіе начальства своимъ рвеніемъ и знаніемъ дѣла, кромѣ того, командуя болѣе 12 лѣтъ самымъ безупречнымъ образомъ судами флота, пользовался полнымъ уваженіемъ и довѣріемъ начальниковъ, морской генераль-аудиторіатъ ходатайствовалъ о смягченіи его участи, полагая отрѣшить его отъ должности командира и выдержать подъ арестомъ въ крѣпости въ теченіи мѣсяца.

Рѣшеніе генераль-аудиторіата Высочайше утверждено.

Въ 1868 году лодка «Шалунъ», подъ командою лейтенанта Гренквиста, состоя въ отрядѣ гидрографическихъ работъ въ финляндскихъ шхерахъ, 3-го іюля вышла изъ Кронштадта, съ баржею на буксирѣ, для слѣдованія въ Гельсингфорсъ. Въ теченіи дня 4 іюля лодка съ трудомъ выгребала и къ вечеру обо-



гнула мысль Стирсудень при постоянно крѣпчившемъ SW вѣтрѣ. Въ 7 часовъ вечера лопнулъ одинъ изъ буксировъ и замотался вокругъ винта. Лодка потеряла ходъ и ее потащило къ берегу; вскорѣ лопнулъ и другой буксиръ. Баржу понесло къ подвѣтренному берегу Лаударанда. Она перескочила черезъ каменный рифъ и попала въ небольшой заливъ у деревни Карьялансъ-лахта, закрытый рифомъ отъ буруновъ. Здѣсь баржа отдала якорь и осталась безъ всякихъ поврежденій. Лодка же «Шалунъ» съ запутаннымъ винтомъ потеряла возможность управляться; ее принесло къ берегу и бросило на камни. Послѣ нѣсколькихъ ударовъ лодку переломило и она затонула. Команда спаслась на вельботѣ и частью вплавь; погибло 7 человекъ.

Кронштадтскій морской судъ не призналъ командира виновнымъ въ гибели лодки, отнеся событіе это къ несчастнымъ случайностямъ на морѣ. Посему судъ постановилъ: лейт. Гренквиста считать по дѣлу оправданнымъ. Приговоръ этотъ Высочайше утвержденъ.

Въ томъ же 1868 году, 11 ноября, шкуна «Вѣха» вышла изъ Либавскаго канала для слѣдованія въ Ревель. На слѣдующій день, когда шкуна проходила островъ Руно, вѣтеръ началъ усиливаться и засвѣжѣлъ до того, что шкуна едва выгребала. Увидавъ полуостровъ Киббосаръ въ лѣвой сторонѣ, командиръ ея, корпуса флотскихъ штурмановъ полковникъ Меньшой, взялъ курсъ на N, а по открытіи бѣлаго Вердерскаго огня, шкуна легла на маякъ. Затѣмъ, увидавъ башню Патерностеръ, командиръ взялъ курсъ къ станціи Куй-

васть, чтобы укрыться въ проливѣ; но, пройдя этимъ курсомъ не болѣе 10 минутъ, шкуна стала на Патерностерскій рифъ. Когда всѣ средства снять шкуну съ мели оказались безуспѣшными, командиръ отправилъ команду на берегъ и оставилъ шкуну на отмели, во льду. Въ январѣ ледъ въ Моонзундѣ установился и къ мѣсту крушенія былъ командированъ полковникъ Меньшой, съ порученіемъ употребить всѣ средства для поднятія шкуны. 2 февраля, когда работы подвинулись впередъ до того, что всѣ грузы были вынуты, вода выкачена и шкуна отдѣлилась отъ грунта, задулъ жестокій штормъ отъ NW и ледъ сплошною массою тронулся изъ Моонзунда въ Рижскій заливъ. вмѣстѣ со льдомъ понесло и шкуну, а такъ какъ вслѣдствіе течія она не могла долго держаться на водѣ, то надо полагать, что она затонула, будучи отнесена на глубину.

Кронштадтскій военно-морской судъ нашелъ, что постановка шкуны «Вѣха» на мель произошла не вслѣдствіе какихъ либо упущеній или неосторожности со стороны командовавшаго ею, а по причинѣ ошибки его въ опредѣленіи близости разстоянія шкуны отъ маяка Вердеръ; подобная же ошибка не должна быть поставлена ему въ вину. По этимъ соображеніямъ судъ постановилъ: корпуса флотскихъ штурмановъ полк. Меньшого считать по суду оправданнымъ. Такой приговоръ суда былъ Высочайше утвержденъ.

Въ 1869 году, 2 августа, отрядъ, состоящій изъ броненоснаго фрегата «Петропавловскъ», подъ флагомъ



начальника эскадры, броненосныхъ батарей «Первенецъ» и «Кремль», винтовыхъ фрегатовъ «Пересвѣтъ» и «Олеги» и винтового корвета «Витязь», вышелъ изъ Гельсингфорса и въ теченіи двухъ дней занимался эволюціями. Въ воскресенье 3 августа, при тихой и ясной погодѣ, въ 8 часовъ вечера, когда эскадра шла въ строѣ фронта, былъ поднятъ сигналъ: перемѣнить фланги, поворачиваясь вправо. Порядокъ, въ которомъ находились суда, былъ слѣдующій: на правомъ флангѣ шелъ «Витязь», за нимъ «Кремль», «Первенецъ», «Олеги», «Пересвѣтъ» и «Петропавловскъ». По сигналу всѣ суда исполнили маневръ и послѣдовательно входили въ кильватеръ идущимъ впереди судамъ. Во время маневра, батарея «Кремль» вышла изъ строя и затѣмъ, стараясь занять свое мѣсто, ударила тараномъ фрегатъ «Олеги» въ подводную часть его, между машиннымъ отдѣленіемъ и угольными ящиками впереди гротъ мачты. Фрегатъ тотчасъ же сталъ погружаться въ воду, сѣлъ на корму, за тѣмъ легъ на правый бортъ и чрезъ 15 минутъ послѣ удара пошелъ ко дну на глубинѣ 35 саж., въ разстояніи  $9\frac{1}{2}$  миль на NO отъ южнаго голландскаго маяка. Гребныя суда со всей эскадры весьма быстро были спущены и приняли команду утонувшаго фрегата. Изъ 545 человѣкъ экипажа погибло 16 человѣкъ. Батарея «Кремль» получила незначительное поврежденіе въ таранномъ отдѣленіи.

Кронштадтскій военно-морской судъ призналъ командира батареи «Кремль» кап. 2 р. Корнилова виновнымъ въ неосторожности, заключавшейся въ томъ,

что, зная несовершенныя качества командуемаго имъ судна, рѣшился во время эволюцій вступить въ кильватеръ обогнавшей его батареи «Первенецъ», послѣдствіемъ чего было столкновеніе съ фрегатомъ «Олегъ», а потомъ и самая гибель фрегата. Въ дѣйствіяхъ же командира фрегата «Олегъ», кап. 1 р. барона Майделя, судъ не только не усмотрѣлъ какихъ либо упущеній или нарушеній правилъ морскаго искусства, но, напротивъ того, нашелъ, что распоряженія его согласуются съ требованіемъ наставленій къ эволюціямъ.

Капитана 2 ранга Корнилова судъ приговорилъ подвергнуть выговору въ приказѣ и возмѣщеніе казеннаго убытка, происшедшаго отъ гибели фрегата «Олегъ», обратить на него ко взысканію. Опредѣливъ такое наказаніе на точныхъ основаніяхъ законовъ, военно-морской судъ не могъ оставить безъ вниманія слѣдующихъ обстоятельствъ, дающихъ виновному право на снисхожденіе: 1) прежнюю безпорочную службу и отличный отзывъ о немъ начальника броненосной эскадры; 2) боевыя его заслуги въ снопской битвѣ и при защитѣ Севастополя; 3) неимѣніе у него никакого недвижимаго имущества и 4) громадность цифры казеннаго убытка. По всѣмъ этимъ обстоятельствамъ, военно-морской судъ считалъ справедливымъ ходатайствовать объ освобожденіи кап. 2 р. Корнилова отъ денежнаго взысканія по сему дѣлу. Такое рѣшеніе суда Высочайше утверждено.

Въ 1875 году, 5 сентября, яхта «Волна», вмѣстѣ съ яхтою «Никса», снялись съ якоря изъ Кронштадта и



направились въ море, лавировкою, при довольно слабомъ противномъ вѣтрѣ, засвѣжѣвшемъ въ теченіи ночи.

Пройдя Стирсуденъ, яхты встрѣтили свѣжій SW и около 2 часовъ пополудни яхта «Волна», находившаяся подъ командою лейт. Бартеньева 1, послѣ двухъ неудачныхъ попытокъ поворотить оверъ-штагъ и затѣмъ черезъ фордевиндъ, была брошена на каменный рифъ близъ острова Серколада, при входѣ въ Біоркэ-Зундъ. Къ мѣсту крушенія былъ посланъ пароходо-фрегатъ «Рюрикъ», для производства работъ по снятію яхты съ камня. До 8 сентября работы шли успѣшно. Въ ночь же съ 7 на 8 сентября задулъ SW, достигшій затѣмъ степени шторма и заставившій пароходо-фрегатъ укрыться въ Біоркэ-Зундъ. На другой день, когда вѣтеръ стихъ, яхта была разбита и совершенно затонула. Дальнѣйшія работы были бесполезны, оставалось спасать только что возможно, а яхту покинуть на произволъ.

По Высочайшей конфирмаціи приговора военно-морскаго суда, командиръ яхты «Волна», признанный виновнымъ въ неосторожномъ назначеніи курса, имѣвшемъ послѣдствіемъ гибель яхты, удаленъ отъ должности командира со взысканіемъ съ него, въ порядкѣ административномъ, понесеннаго казною по этому дѣлу убытка.

На основаніи 2-й статьи парижскаго трактата, Россія могла имѣть въ Черномъ морѣ лишь опредѣленное число мелкихъ судовъ условленныхъ размѣровъ, собственно для полицейскаго надзора на морѣ. Согласно

Изъясненіе въ  
Черномъ морѣ.

этому, въ концѣ 1858 года, были отправлены въ Балтійское море построенные въ Николаевѣ винтовые корабли «Цесаревичъ» и «Синопъ», и составъ Черноморской флотиліи ограничился лишь 6 корветами, 9 шкунами, 2 транспортами, 7 пароходами и 5 яхтами.

По положенію 2 декабря 1857 года объ устройствѣ морскихъ средствъ на восточномъ берегу Чернаго моря, всѣ паровыя суда, принадлежавшія кавказскому корпусу, назначено передать въ составъ черноморскаго флота и всѣ вообще морскія суда, отряжаемыя въ вѣдѣніе кавказскаго начальства для службы при кавказскихъ берегахъ, подчинить морскому началству въ Николаевѣ по личному составу командъ и по хозяйственной части. Этими постановленіями опредѣлился кругъ дѣятельности черноморской флотиліи. Она вооружалась ежегодно для содержанія военнаго крейсера у восточныхъ береговъ Чернаго моря, для гидрографическихъ работъ, для доставленія портамъ разныхъ грузовъ и для перевозки сухопутныхъ войскъ. Отъ нея же ежегодно отдѣлялось одно или два судна на станціи въ Галацъ, Константинополь и Пирей.

Въ 1863 году волненіе польскихъ выходцевъ и замыслы ихъ снарядить суда для морскаго разбоя побудили усилить крейсерство въ Черномъ морѣ, и кромѣ обычныхъ отрядовъ при станціяхъ Сухумской и Константиновской, выслать въ море, подъ флагомъ контръ-адмирала Дюгамеля, особый отрядъ, крейсерство котораго, въ теченіи лѣта и осени, должно было охранять наши южныя побережья и торговое судо-



ходство въ Черномъ морѣ отъ нападеній злоумышленниковъ.

Въ навигацію 1864 года, отъ флотиліи снаряженъ былъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала Дюгамеля, особый отрядъ, принявшій участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ у восточнаго берега Чернаго моря, коими завершилось великое событіе покоренія Кавказа.

Вслѣдъ затѣмъ другой отрядъ былъ назначенъ для перевозки горцевъ, переселявшихся съ Кавказа въ Турцію.

Въ 1869 году практическое плаваніе гардемаринъ, совершавшееся до того времени въ Атлантическомъ океанѣ на одномъ изъ винтовыхъ фрегатовъ, перешло въ Черное море. Какъ для сокращенія расходовъ по плаванію, такъ и въ видахъ ознакомленія гардемаринъ и кондукторовъ съ Чернымъ и Азовскимъ морями, признано полезнымъ, чтобы значительную часть своего практическаго плаванія они сдѣлали въ этихъ моряхъ и только въ зимніе мѣсяцы вышли бы въ Средиземное море. Согласно этому, по прибытіи изъ океана фрегата «Дмитрій Донской», на которомъ гардемарины обыкновенно совершали свое плаваніе, они были росписаны по судамъ балтійской практической эскадры и затѣмъ, по окончаніи кампаніи, отправлены по желѣзнымъ дорогамъ въ Черное море. Въ октябрѣ 1869 года, на двухъ винтовыхъ корветахъ «Львица» и «Память Меркурія», подъ брѣйтъ-вымпеломъ начальника отряда капитана 2 ранга Дрешера, гардемарины вышли въ плаваніе по Черному морю,

гдѣ, между прочимъ, заходили въ Севастополь. Въ ноябрѣ корветы перешли въ Средиземное море и возвратились въ Севастополь 27 марта 1870 года.

Наконецъ наступилъ 1871 годъ, годъ уничтоженія статей парижскаго трактата, которыя подчиняли плаваніе военныхъ судовъ въ Черномъ морѣ ограниченіямъ, условленнымъ международнымъ трактатомъ,— годъ начала возрожденія черноморскаго флота. Съ этого же года началось и практическое морское обученіе командъ по программѣ, сколь возможно близкой къ программѣ, выработавшейся на этотъ предметъ въ Балтійскомъ морѣ. Всѣ суда бывшей черноморской флотиліи въ то время не только не имѣли уже никакого боеваго значенія, но до такой степени устарѣли, что не соответствовали даже требованіямъ транспортной и постовой службы, которую они несли. Не менѣе того морское вѣдомство воспользовалось нѣкоторыми изъ этихъ судовъ, чтобы приспособить ихъ къ цѣлямъ боеваго образованія командъ. Такимъ образомъ три старые корвета, поддерживаемые тимберовкою или капитальнымъ исправленіемъ, посланы въ практическое плаваніе въ Черное море съ матросами; а корветъ «Воинъ» былъ приспособленъ для службы артиллерійскимъ кораблемъ.

Въ 1873 году начались плаванія на водахъ Чернаго моря первыхъ нашихъ броненосныхъ судовъ, построенныхъ по совершенно особому типу, которымъ присвоено названіе поповокъ. Въ 1873 году поповка «Новгородъ» совершила первую свою морскую кам-



панію, сдѣлавъ въ два дня переходъ изъ Николаева въ Севастополь. Въ 1875 году была спущена вторая поповка «Вице-Адмиралъ Поповъ» и съ этихъ поръ ежегодно плаваютъ обѣ поповки.

Подробности плаванія 1877 и 1878 годовъ, какъ соединенныя съ военными дѣйствіями, изложены въ главѣ XII второй части этого «Обзора». Въ 1879 году Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ совершилъ плаваніе на поповкѣ «Вице-Адмиралъ Поповъ» изъ Севастополя въ Батумъ и обратно. Поповка снялась съ якоря въ южной Севастопольской бухтѣ 26 мая ночью и прибыла въ Батумъ послѣ 75-ти часового плаванія. Обратный путь изъ Батума въ Ялту Его Императорское Высочество совершилъ также на поповкѣ вдоль Кавказскаго берега и заходилъ въ Поти, Сухумъ и Новороссійскъ.

Въ отчетный періодъ въ водахъ Чернаго моря произошло только два случая крушенія судовъ, и оба они относятся къ 1878 году.

Пароходъ «Крикунъ», 14 апрѣля 1878 года, подъ командою кап.-лейт. Скуратова, буксируя баржу въ ковшъ Керченской крѣпости, при входѣ въ него, сталъ на мель и получилъ пробойну въ подводной части, отчего наполнился водою. Не смотря на употребленныя немедленно всѣ наличныя средства Керченскаго порта, поднять пароходъ «Крикунъ» не представилось никакой возможности; во время перваго же шторма онъ переломился по срединѣ и затонулъ.

Военно-морской судъ Николаевскаго порта при-

зналъ командира парохода, при уменьшающихъ вину обстоятельствахъ, виновнымъ: 1) въ томъ, что поворотъ къ крѣпостному ковшу былъ сдѣланъ, при сильно увеличившемся теченіи, преждевременно, вслѣдствіе чего пароходъ былъ поставленъ на Акъ-Бурунскій рифъ, гдѣ и потерпѣлъ крушеніе, и 2) въ томъ, что, имѣя возможность предвидѣть сильное теченіе отъ S, онъ не обратилъ на это должнаго вниманія и не принялъ надлежащихъ мѣръ предосторожности при опредѣленіи курса; посему судъ опредѣлилъ: кап.-лейт. Скуратову объявить выговоръ въ приказѣ, со взысканіемъ съ него судебныхъ по дѣлу издержекъ. Такой приговоръ Высочайше утвержденъ.

21 октября 1878 года яхта «Ливадія», подъ командою кап. 1 р. Кроуна, снялась съ якоря въ Севастополь, для слѣдованія съ Его Императорскимъ Высочествомъ Сергіемъ Александровичемъ въ Одессу. Курсъ былъ проложенъ въ 3 миляхъ отъ Тарханкутскаго мыса. Около полночи, вслѣдствіе нашего густаго тумана, яхта перемѣнила курсъ, который долженъ былъ вести въ 4½ миляхъ отъ Тарханкута. Не смотря на эту предосторожность, въ 1 часъ 22 минуты пополудни, 22 числа, яхта стала на мель по южную сторону Тарханкутскаго маяка, огонь котораго былъ усмотрѣнъ только въ 2 часа пополудни, когда туманъ достаточно поднялся. Въ продолженіи ночи были приняты всѣ мѣры для снятія яхты съ мели, но при всѣхъ усиліяхъ не удалось подвинуть яхту ни на одинъ футъ.



На слѣдующій день къ мѣсту крушенія были присланы четыре военныхъ парохода и четыре парохода русскаго общества пароходства и торговли, но усиленная работа всѣхъ этихъ судовъ не привела къ успѣху. Послѣ каждаго шторма положеніе яхты ухудшалось, и 23 ноября она находилась уже въ такомъ состояніи, что оставлены были всѣ надежды на ея спасеніе и дальнѣйшія затѣмъ работы ограничились только снятіемъ цѣнныхъ предметовъ и металлическихъ вещей.

Военно-морской судъ Николаевского порта нашель, что причиною постановки яхты на мель было встрѣченное ею на пути теченіе, которое предвидѣть не имѣли данныхъ ни командиръ, ни старшій штурманскій офицеръ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ судъ призналъ, что, съ наступленіемъ тумана и при неоткрытіи своевременно огня съ Тарханкутскаго маяка, измѣненіе прежняго курса только на 5° мористѣ представлялось неосторожнымъ для безопасности плаванія и хотя не было непосредственно причиною постановки на мель, но въ связи съ теченіемъ способствовало къ тому. Потому, признавая командира яхты виновнымъ въ неосторожномъ назначеніи курса, а штурманскаго офицера кап. Высота въ томъ, что, при опредѣленіи командиромъ курса, не представилъ ему своихъ соображеній для обезпеченія безопасности плаванія, въ виду признанныхъ уменьшающихъ вину обстоятельствъ, постановилъ: кап. 1 р. Кроуна удалить отъ командованія, а кап. Высота подвергнуть аресту на гауптвахтѣ на одинъ мѣсяць. Но принимая во вниманіе:

1) долговременную и полезную ихъ службу; 2) что они увлеклись ревностнымъ желаніемъ быстрѣе исполнить возложенныя на нихъ порученія; 3) что послѣдствія неосторожности ихъ имѣли лишь косвенное вліяніе на постановку яхты на мель и 4) тѣ нравственныя страданія, перенесенныя какъ командиромъ, такъ и всѣми служащими во время долговременной попытки спасти яхту, судъ постановилъ: ходатайствовать передъ Его Императорскимъ Величествомъ о помилованіи кап. 1 р. Кроуна и кап. Высота.

По Высочайше утвержденному опредѣленію главнаго военно морскаго суда, кап. 1 р. Кроуну и кап. Высота объявленъ строгій выговоръ.

Плаваніе въ  
Видомъ морѣ.

Снаряженіе въ плаваніе въ 1856 году 6 клиперовъ, построенныхъ въ Архангельскѣ, винтоваго фрегата «Илья Муромецъ», транспортовъ «Гансаль» и «Ока» и въ 1860 году фрегата «Пересвѣтъ», для отправленія ихъ въ Кронштадтъ, было послѣднею выдающеюся морскою дѣятельностію Архангельскаго порта. Затѣмъ, по упраздненіи этого порта въ 1862 году, вооружались ежегодно только одна или двѣ винтовыхъ шкуны и мелкія суда преимущественно для маячныхъ надобностей.

Въ 1858 году Государь Императоръ соизволилъ совершить плаваніе на пароходѣ «Гремящій» изъ Архангельска въ Соловецкій монастырь, и затѣмъ обратно изъ Архангельска въ Петербургъ на пароходахъ морскаго вѣдомства внутреннимъ воднымъ путемъ.



Въ 1870 году Его Императорское Высочество Алексій Александровичъ, въ сопровожденіи генераль-адъютанта Посьета, отправился изъ С.-Петербурга въ Архангельскъ маринскою системою, капаломъ герцога Виртембергскаго и рѣками Сухоною и Сѣв. Двиною.

Въ Архангельскъ Его Высочество прибылъ 25 іюня, оставался тамъ до 3-го іюля и затѣмъ на корветѣ «Варягъ», въ сопровожденіи клипера «Жемчугъ», прибылъ въ Соловецкій монастырь, откуда на соловецкомъ пароходѣ «Вѣра» ходилъ въ г. Кемь, Сумскій посадъ и Сороку; затѣмъ Его Высочество возвратился на корветъ 8 іюня и того же числа отправился къ Новой Землѣ.

Въ Каспійскомъ морѣ ежегодно находилось въ кам-  
паніи нѣсколько винтовыхъ шкунъ, пароходовъ и Плаваніе въ  
Каспійскомъ  
морѣ. мелкихъ парусныхъ судовъ. Плаваніе этихъ судовъ сперва имѣло цѣлю содѣйствовать кавказской арміи и оренбургскому отдѣльному корпусу въ содержаніи сообщений между Астраханью и разными приморскими пунктами, перевозить казенные и почтовые грузы и наконецъ крейсировать для защиты рыбопромышленниковъ отъ нападенія хищныхъ туркменъ.

Съ 1858 года эта задача значительно облегчилась съ учрежденіемъ частнаго пароходнаго общества «Кавказъ и Меркурій». Общество приняло на себя обязательство имѣть въ Каспійскомъ морѣ извѣстное число судовъ для перевозки почты, войскъ и казенныхъ грузовъ, и такимъ образомъ на морскомъ вѣ-

домствѣ оставалась только служба, обусловливаемая охраненіемъ безопасности плаванія въ водахъ Каспійскаго моря отъ разбойничествъ туркменъ и другихъ племенъ восточнаго берега Каспійскаго моря.

Положеніе нашей военной станціи на островѣ Ашуръ-адъ, какъ нельзя болѣе соотвѣтствуетъ этой послѣдней цѣли и съ туркменами въ этомъ юго-восточномъ углу Каспійскаго моря нерѣдко происходили кровавыя расправы. Туркмены, ограбивъ торговое или рыбопромышленное судно, уводили экипажъ въ неволю и содержали плѣнниковъ въ своихъ аулахъ, заставляя работать до изнуренія. По временамъ пиратскія суда, въ составѣ небольшихъ флотилій, совершали даже морскіе набѣги на астрабадскую и мазандеранскую провинціи Персіи. Военныя суда нашей станціи препятствовали этимъ грабежамъ и набѣгамъ и истребляли разбойничьи суда; въ случаѣ же, если разбой удавался, старались выручить плѣнныхъ, дѣйствуя принужденіемъ на прибрежныя аулы.

Въ 1866 году персидскій шахъ выразилъ желаніе, при объѣздѣ своихъ прибрежныхъ владѣній, посѣтить наши военныя суда каспійской флотиліи. Въ виду этого, по Высочайшему повелѣнію, былъ командированъ въ Тегеранъ главный командиръ астраханскаго порта, для соглашенія подробностей встрѣчи и пріема. Шахъ назначилъ Астрабадскій заливъ мѣстомъ, куда онъ прибудетъ, и 26 апрѣля посѣтилъ здѣсь пароходъ «Астрахань», который вмѣстѣ съ двумя другими пароходами пришелъ сюда для его принятія. Это было



первое знакомство шаха съ моремъ; но впоследствии, въ 1873 и 1878 годахъ, при путешествіяхъ предпринятыхъ имъ въ Россію и другія европейскія государства, суда нашей каспійской флотиліи еще два раза имѣли случай чествовать его персидское величество.

Въ 1870 году совершилъ плаваніе по Каспійскому морю Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ. Прибывъ въ Астрахань 15 іюня на пароходъ общества «Кавказъ и Меркурій» и осмотрѣвъ всѣ морскіе склады и учрежденія упраздненнаго Астраханскаго порта, Его Высочество, на пароходъ того же общества «Великій Князь Константинъ», ходилъ въ Тюбъ-Караганъ и оттуда въ Красноводскъ, осмотрѣлъ здѣсь военныя суда и войска и направился въ Астрабадскій заливъ. Съѣхавъ на Ашуръ, Его Высочество осмотрѣлъ постовую команду, посѣтилъ церковь, лазаретъ, казармы и нѣкоторые изъ частныхъ офицерскихъ домовъ; произвелъ подробный осмотръ лодки «Тюлень»; принялъ на пароходъ персидское посольство и, пересѣвъ на военную шкуну «Персіянинъ», отправился на персидскій берегъ, гдѣ былъ встрѣченъ купечествомъ тамошней нашей факторіи, персидскимъ посольствомъ и персидскими войсками. Прибывъ за тѣмъ на пароходъ «Великій Князь Константинъ» въ Ленкоранъ и, осмотрѣвъ строившійся тамъ маякъ, Его Высочество отправился въ Баку, куда и прибылъ 28 іюня, выдержавъ въ морѣ крѣпкій противный вѣтеръ. Послѣ подробнаго осмотра Ба-

кинскаго порта, Его Высочество 30 іюня направился въ обратный путь берегомъ. -

Случаевъ крушенія судовъ въ Каспійскомъ морѣ было два.

Стосильный желѣзный пароходъ «Куба» находился въ распоряженіи начальника экспедиціи для съемки и промѣра Каспійскаго моря, капитанъ-лейтенанта Ивашинцова. Слѣдуя 14 сентября 1857 года отъ параллели мыса Амбурана въ Апшеронскій проливъ, при пасмурной погодѣ и свѣжемъ NW вѣтрѣ, пароходъ, находившійся подъ командою лейтенанта Паскочина, встрѣтилъ шкваль отъ NO, мили за двѣ сѣвернѣе мыса Шауланъ. Пароходъ взялъ курсъ О, но, не смотря на полный ходъ и поставленный гротъ-трисель, онъ не слушалъ руля, дрейфовалъ бокомъ и вскорѣ съ 8 саженой глубины два раза ударился о подводные камни, находившіеся къ сѣверу отъ оконечности Шаулана. Отъ этихъ ударовъ показалась вода въ носовой части парохода и лопнули помпы въ машинѣ, которая послѣ этого уже не могла дѣйствовать. Пароходъ за тѣмъ выкинуло на глубину. Сейчасъ же отдали оба якоря, и пароходъ задержался саженьяхъ въ тридцати отъ скалистаго берега около полуверсты южнѣе оконечности Шауланъ. Въ 9 час. вечера буруны и удары волнъ увеличились, отчего лопнулъ якорный канатъ и пароходъ потащило къ берегу и всѣмъ лѣвымъ бортомъ бросило на скалы. Послѣ первыхъ ударовъ упали мачты, вслѣдъ за тѣмъ пароходъ переломился сзади кожуховъ и сталъ быстро погру-



жаться. Спасеніе его стало уже невозможно, а потому командиръ сосредоточилъ все свое вниманіе на спасеніи команды и ему удалось, сохранивъ полный порядокъ, переправить на берегъ большую часть команды посредствомъ упавшихъ мачтъ и перлиня, переданнаго на ближайшую скалу. Самъ же командиръ, желая до конца исполнить свой долгъ, остался на кожухѣ парохода до тѣхъ поръ, пока кожухъ не былъ разбитъ бурунами. Тогда уже не было возможности съ берега подать ему помощи и онъ погибъ въ бурунахъ на прибрежныхъ камняхъ. Кромѣ командира при этомъ крушеніи погибло 3 офицера и 16 нижнихъ чиновъ. Погибло также все казенное и частное имущество, шканечные журналы и журналъ гидрографическихъ работъ.

Морской генераль-аудиторіатъ нашелъ, что со стороны командира парохода, лейтенанта Паскочина, и находившагося на пароходѣ кап. 2 р. Ивашинцова не было никакихъ упущеній при управленіи пароходомъ «Куба», какъ во время слѣдованія его въ Апшеронскій проливъ, такъ и въ принятіи мѣръ для спасенія его отъ гибели; напротивъ, офицеры эти оказали надлежащую распорядительность и хладнокровіе во время явной опасности и лейт. Паскочинъ пожертвовалъ жизнью, ради исполненія долга службы. Поэтому, морской генераль-аудиторіатъ полагалъ: кап. 2 р. Ивашинцова отъ отвѣтственности освободить, убытокъ принять на счетъ казны; выдать офицерамъ и нижнимъ чинамъ, спасшимся при крушеніи, за по-

терю собственности, первымъ полугодовые, а послѣднимъ годовые оклады жалованья.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: исполнить согласно заключенію морскаго генераль-аудиторіата, но выдать денежное пособіе офицерамъ, потерявшимъ имущество во время крушенія, въ дополненіе къ полученному ими, по особому Высочайшему повелѣнію, въ такомъ размѣрѣ, чтобы вся сумма составила для cadaго годовой окладъ жалованья.

Въ 1876 году 27 іюня, въ 4<sup>1/2</sup> ч. пополудни, при снятіи съ якоря парохода «Красноводскъ» изъ бухты Муравьева, произошелъ взрывъ пароваго котла, вслѣдъ за сигналомъ въ машинное отдѣленіе: «хоть впередъ». Взрывомъ сдвинуло котель, помяло и сломало кильсоны и шпангоуты, разорвало оба борта парохода отъ кожуховъ до капитанской каюты и разрушило палубу въ кормовой части. При этомъ случаѣ погибли кап.-лейт. Борисовъ и 7 нижнихъ чиновъ.

Слѣдственною комиссіею обнаружено, что взрывъ произошелъ отъ чрезмѣрнаго давленія пара. Комиссія нашла, что нѣкоторые котельные листы потеряли отъ времени службы  $\frac{1}{6}$  своей первоначальной толщины и во всѣхъ топкахъ, въ заднихъ частяхъ ихъ сводовъ, сдѣлано по одной вставкѣ. При уменьшеніи прочности котла, ни въ какомъ случаѣ не слѣдовало бы допускать въ немъ давленіе пара выше 50 ф., а между тѣмъ діаграммы снимались при давленіи 62 ф. и при этомъ старшій кочегаръ парохода не былъ знакомъ



съ употребленіемъ манометровъ, да и самый манометръ былъ неисправенъ.

Временное отдѣленіе Николаевского военно-морскаго суда при Бакинскомъ портѣ, нашло по этому дѣлу виновными: кап.-лейт. Ладыженскаго въ томъ, что во все время командованія имъ парходомъ «Красноводскъ» онъ не имѣлъ надлежащаго наблюденія за дѣйствіемъ подчиненнаго ему старшаго механика поруч. Семенова и въ томъ, что, зная не-удовлетворительныя качества котла на пароходѣ «Красноводскъ», во все время своего служенія, взамѣнъ принятія рѣшительныхъ мѣръ къ исправленію котла, допускалъ употребленіе подпорокъ къ предохранительнымъ клапанамъ и небрежно относился къ своему дѣлу.

На приговоръ временнаго отдѣленія Николаевского военнаго суда послѣдовала Высочайшая конфирмація: временно командующему парходомъ «Красноводскъ» капитанъ-лейтенанту Ладыженскому, за слабый надзоръ за подчиненнымъ ему механикомъ, объявляется замѣчаніе, а корпуса инженеръ-механиковъ поручикъ Семеновъ 1, за небрежное отношеніе къ своимъ обязанностямъ, имѣвшее послѣдствіемъ взрывъ котла на пароходѣ и гибель людей, арестовывается на гауптвахтѣ на двѣ недѣли, и оба предаются церковному покаянію.

Въ предыдущей главѣ уже приведены основанія положенія объ Аральской флотиліи, Высочайше утвержденнаго въ 1866 году. Суда этой флотиліи обыкновенно

Плаваніе въ  
Аральскомъ по-  
рѣ.

были заняты доставленіемъ къ разнымъ пунктамъ запасовъ и матеріаловъ для сырѣ-дарьинской линіи. Только въ 1865 и 1873 годахъ, по случаю военныхъ дѣйствій, флотилія несла болѣе усиленную дѣятельность. Въ послѣдній изъ этихъ годовъ, во время хивинской экспедиціи, получивъ назначеніе слѣдовать къ Кунграду, отрядъ судовъ аральской флотиліи 18-го апрѣля вышелъ изъ устья рѣки Сырѣ-Дарья къ острову Такмакъ-ата, въ заливѣ Талдыкъ, а оттуда въ рѣку Кичкине-Дарью и Улькунѣ-Дарью и достигъ хивинской крѣпости Акъ-Кала, имѣвшей 5 орудій и гарнизонъ въ тысячу человѣкъ. Сбивъ мѣтками выстрѣлами станки крѣпостныхъ орудій, отрядъ заставилъ ее прекратить пальбу и обратилъ въ бѣгство крѣпостной гарнизонъ.

Плаваніе судовъ сибирской флотиліи.

Наше морское побережье въ Восточной Сибири, послѣ присоединенія къ Россіи этого края, много оживлялось постояннымъ приходомъ судовъ нашего флота изъ Балтійскаго моря въ составѣ посылаемыхъ оттуда эскадръ или отдѣльно. Объ этомъ излагается въ V главѣ «Обзора». Что касается собственно до сибирской флотиліи, то она снаряжала суда для доставленія припасовъ и матеріаловъ въ разные порты и гавани Восточнаго океана, Охотскаго моря и Камчатки, а рѣчныя суда флотиліи содержали почтовое сообщеніе по Амуру, перевозили грузы и тяжести, содѣйствовали передвиженію мѣстныхъ войскъ и вообще заселенію края и снабженію его продовольствіемъ.

Дѣятельность матроса на нашемъ побережьи край-



няго Востока вполне носила на себѣ характеръ дѣятельности во всякомъ отдаленномъ, вновь заселяемомъ краѣ, гдѣ не имѣется достаточно рабочихъ рукъ и никакой промышленности, и должна была удовлетворять многимъ такимъ потребностямъ, которыя не мыслимы въ мѣстностяхъ устроенныхъ и заселенныхъ.

Амурскій край еще такъ бѣденъ населеніемъ, что мѣстныя команды были вынуждены содержать свое сельское хозяйство, скотъ, покосы, огороды и рыбную ловлю; безъ собственнаго хозяйства команды не могли бы существовать на отпускаемыя имъ казенныя деньги. Работы въ порту также не было никакой возможности производить безъ участія матросовъ; при помощи ихъ приходилось и сооружать жилища и другія строенія, и выгружать суда, и производить судостроительныя работы. Самыя плаванія вполне подчинялись не военнымъ, но хозяйственнымъ и административнымъ требованіямъ. Размѣры этой береговой работы чиновъ сибирской флотиліи сдѣлаются еще нагляднѣе, если принять въ соображеніе, что въ описываемый періодъ пришлось два раза устроить главный портъ въ этихъ мѣстахъ, сперва въ Николаевскѣ, а потомъ во Владивостокѣ. Такая постоянная и усиленная береговая работа безъ сомнѣнія имѣла нѣкоторое невыгодное вліяніе на морское и строевое образованіе командъ, но не менѣе того сибирская флотилія во весь отчетный періодъ вполне исправно несла и свои морскія обязанности. Суда ея не только содержали рейсы между разными прибрежными поселеніями Охотскаго

моря и Камчатки, но ходили къ берегамъ Японіи и Китая. Морское министерство и мѣстное морское управленіе употребляло всѣ средства, чтобы вывести край скорѣе изъ этого ненормальнаго состоянія, но эти затрудненія, по самымъ своимъ свойствамъ, зависящимъ исключительно отъ малой заселенности края, не могутъ быть такъ скоро устранены, какъ было бы то желательно. Морскому министерству удалось уже передать на попеченіе частнаго общества перевозку почты и грузовъ по рѣкѣ Амуру. Можно надѣяться, что недалеко то время, когда частное общество свяжетъ постоянными линіями судоходства и наши порта Восточнаго океана съ иностранными.

Во внутреннихъ водахъ При-амурскаго края изъ военныхъ судовъ потерпѣлъ крушеніе тендеръ «Камчадалъ» въ 1858 году. Тендеръ «Камчадалъ», подъ командою корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщика Кузьмина, снялся съ якоря съ Николаевского рейда на Амурѣ 11 октября 1858 года, для доставленія груза въ Удскъ съ тѣмъ, что ежели до 20 октября онъ не будетъ имѣть возможности придти по назначенію, то долженъ слѣдовать на зимовку въ Аянъ. Плаваніе тендеру предстояло тяжелое, самое же судно было уже старо и весьма ненадежно. Въ послѣднихъ числахъ ноября разнесся слухъ, что въ сѣверной части Амурскаго лимана погибло какое-то судно. Безпокоясь за участь тендера «Камчадалъ», командиръ сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана принялъ мѣры къ разъясненію этого слуха. Посланные лица нашли тендеръ



на банкѣ у малаго Пуирскаго фарватера лежащимъ на правомъ боку, съ изломаннымъ рангоутомъ и перерубленнымъ такелажемъ. Послѣ наружнаго осмотра прорубили палубу въ кормовой части, гдѣ нашли тѣла прапорщика корпуса флотскихъ штурмановъ Алексѣева, помощника командира, и шести матросовъ. По медицинскомъ освидѣтельствѣрованіи оказалось, что смерть всѣхъ найденныхъ на тендерѣ произошла отъ апоплексіи, вслѣдствіе замерзанія. Спрошенныя гиляки показывали, что видѣли судно подъ парусами, шедшее съ моря къ Сахалину, послѣ того четыре дня былъ штормъ со снѣгомъ, такъ что ничего не было видно, а послѣ шторма увидали судно на томъ мѣстѣ, гдѣ стоялъ потерпѣвшій крушеніе тендеръ «Камчадалъ». Командиръ и 5 человекъ команды не отысканы.

Морской генераль-аудиторіатъ, поставивъ на видъ главному портовому начальству въ портахъ Восточнаго океана, чтобы на будущее время суда отправлялись по назначенію въ такихъ сѣверныхъ мѣстностяхъ возможно ранѣе, полагалъ, что въ данномъ случаѣ нѣтъ достаточныхъ основаній къ обвиненію кого либо въ гибели тендера; поэтому морской генераль-аудиторіатъ опредѣлялъ: слѣдственное дѣло о крушеніи тендера «Камчадалъ» оставить безъ дальнѣйшихъ послѣдствій, а убытки принять на счетъ казны. Такое рѣшеніе Высочайше утверждено.

## ГЛАВА V.

### ПЛАВАНІЕ СУДОВЪ ВЪ ЗАГРАНИЧНЫХЪ МОРЯХЪ.

Краткій обзоръ  
кругосвѣтныхъ  
плаваній до  
1856 года.

Приступая къ обзору дальнихъ плаваній судовъ нашего флота, можно съ увѣренностію сказать, что никогда еще русскій военный флагъ не развевался такъ часто въ отдаленныхъ моряхъ всѣхъ частей свѣта, какъ въ прошедшее двадцатипятилѣтіе настоящаго царствованія.

Прежнія посылки судовъ за границу считались рѣдкимъ и важнымъ событіемъ. Не касаясь плаваній этихъ судовъ въ Средиземномъ морѣ и славныхъ дней наваринской битвы, и обходя молчаніемъ мало полезныя крейсерства въ сороковыхъ годахъ нашихъ старыхъ кораблей въ Нѣмецкомъ морѣ, здѣсь умѣстно бросить, для сравненія, бѣглый взглядъ на тѣ немногія кругосвѣтныя плаванія нашихъ судовъ, которыя совершены были до восшествія на престолъ Государя Императора, такъ какъ преимущественно въ этихъ плаваніяхъ вырабатывались учителя моряковъ настоящаго поколѣнія.



Первая мысль о снаряженіи русской кругосвѣтной экспедиціи возникла при Императрицѣ Екатеринѣ II-й. Подвиги англичанъ, старавшихся познакомить Европу съ отдаленными странами земнаго шара, обратили на этотъ предметъ вниманіе и нашего правительства, тѣмъ болѣе что наши новыя владѣнія на Восточномъ океанѣ стали посѣщаться иностранными судами, которыя начали производить тамъ мѣновую торговлю. Императрица, указомъ отъ 22-го декабря 1786 года, повелѣла: снарядить кругосвѣтную экспедицію изъ пяти судовъ, поручивъ начальство надъ нею капитану 1-го ранга Муловскому. Но война съ Турціею и ожидаемый разрывъ дипломатическихъ сношеній съ Швеціею, остановили экспедицію, и 28 октября 1787 года, когда всѣ суда были уже готовы къ отправленію, состоялся Высочайшій указъ объ отмѣнѣ ея.

Первая мысль  
о снаряженіи рус-  
ской кругосвѣт-  
ной экспедиціи.

Шестнадцать лѣтъ спустя, Россійско-Американская компанія, получивъ новыя права и привилегіи, рѣшилась завести съ американскими своими колоніями прямыя сношенія моремъ. Съ этою цѣлію, въ 1803 году, она снарядила два корабля «Нева» и «Надежда», и, нагрузивъ ихъ матеріалами и вещами, въ которыхъ нуждались колоніи, отправила въ кругосвѣтное плаваніе. До того времени всѣ эти предметы доставлялись въ Америку чрезъ Охотскъ, по неустроенному пути, съ большимъ трудомъ и издержками.

Первая круго-  
свѣтная экспеди-  
ція руссійско-аме-  
риканской ком-  
паніи.

Къ этой начальной цѣли экспедиціи правительствомъ прибавлена потомъ другая: отправленіе посольства въ Японію, для основанія торговыхъ сношеній съ этою

страной. Званіе посланника возложено было на камергера Рязанова. Начальство надъ обоими судами и командованіе однимъ изъ нихъ было поручено капитанъ-лейтенанту Крузенштерну; другимъ же судномъ командовалъ капитанъ-лейтенантъ Лисянскій. Судамъ этимъ предоставлено было право носить военный флагъ. Для ученыхъ занятій приглашены были въ экспедицію астрономъ и естествоиспытатель.

Грузъ былъ благополучно доставленъ, но посольство въ Японіи не имѣло успѣха. Японцы не только не согласились на какія либо сношенія съ Россією, но даже не приняли и подарковъ, привезенныхъ отъ Имени Государя Императора. Въ научномъ отношеніи заслуги этой экспедиціи заключаются, главнымъ образомъ, въ слѣдующемъ: открыть портъ Чичагова, на островѣ Нукагива, заливъ Румянцова, на островѣ Матсмаѣ; описаны часть острововъ Матсмая и Сахалина и проливъ Сангарскій, и опредѣлено астрономически много пунктовъ на островахъ и берегахъ Тихаго океана.

Корабль «Нева», разставшись съ «Надеждою» у Сандвичевыхъ острововъ, сталъ на неизвѣстную коралловую мель у необитаемаго острова, въ широтѣ  $26^{\circ} 2' 48''$  N и долготѣ  $173^{\circ} 42' 30''$  W. Островъ этотъ, едва не сдѣлавшійся могилою для экипажа «Невы», названъ именемъ командира Лисянскаго.

Послѣдующія  
кругосвѣтные  
плаванія су-  
довъ компаніи  
въ началѣ те-

Первый удачный опытъ доставки грузовъ въ колоніи кругосвѣтнымъ путемъ, показали компаніи всѣ выгоды и удобства такой операціи, и потому въ



1806 году она снарядила для этой цѣли только что <sup>куцаго столѣ-  
тія.</sup> возвратившійся изъ кругосвѣтнаго плаванія корабль «Нева», который первый изъ русскихъ судовъ посѣтилъ Австралію.

Продолжавшаяся затѣмъ нѣсколько лѣтъ война съ сосѣдними морскими державами не дозволила компаніи посылать свои суда въ колоніи до 1813 года. Въ этомъ году былъ посланъ въ Ситху корабль «Суворовъ», подъ командою лейтенанта М. П. Лазарева, который въ широтѣ 13° S и долготѣ 196 $\frac{1}{2}$ ° O открылъ группу изъ пяти необитаемыхъ острововъ, названныхъ имъ группою Суворова. Послѣ того компанія, для своихъ нуждъ, выслала въ колоніи, въ теченіи 30 лѣтъ, 11 судовъ.

Посылки этихъ судовъ кругомъ свѣта имѣли для нашего флота большое значеніе, потому что суда преимущественно комплектовались чинами флота, пріобрѣтавшими такимъ образомъ большую практику въ морскомъ дѣлѣ. Въ спискахъ командировъ и офицеровъ, служившихъ на этихъ судахъ, можно встрѣтить фамиліи Крузенштерна, Беллинггаузена, Лазаревыхъ, Коцебу, Головнина, Литке, Врангеля и другихъ.

Вопросъ объ открытіи пути чрезъ Сѣверный полярный океанъ издавна занималъ всѣ морскія державы, и Россія дѣлала не одну попытку съ этою цѣлію съ сухаго пути и съ моря; но послѣ неудачной экспедиціи Чичагова (1765—1766) подобныя предпріятія съ нашей стороны были оставлены.

Экспедиція, снаряженная гр. Руяновымъ, для отысканія прохода чрезъ Ледовитый океанъ.

Въ началѣ 1815 года, одинъ изъ главныхъ поборниковъ науки, графъ Н. П. Румянцовъ, предположилъ снарядить на свой счетъ экспедицію, для отысканія прохода чрезъ Ледовитое море изъ Берингова пролива вдоль береговъ Америки. Для этой цѣли былъ выстроенъ бригъ «Рюрикъ» и начальство надъ нимъ поручено лейтенанту Коцебу, бывшему кадетомъ на кораблѣ у Крузенштерна. Въ числѣ спутниковъ его приглашены были лица, знакомыя съ естественными науками. Капитанъ Коцебу своими изслѣдованіями принесъ большую пользу наукѣ. Онъ открылъ послѣдовательно необитаемыя группы: Румянцова, Спиридова, Рюрика и наконецъ группу Крузенштерна. Перейдя экваторъ, открылъ еще двѣ группы острововъ, названныя островами Кутузова и Суворова. Слѣдуя около береговъ Америки, Коцебу открылъ бухту Шишмарева, съ островомъ Сарычева, при ея входѣ; затѣмъ, на другой годъ, еще пять обитаемыхъ группъ, принадлежащихъ теперь къ цѣпи острововъ Радакъ, и наконецъ острова графа Гейдена.

Первое кругосвѣтное плаваніе  
русскаго военна-  
го судна.

Первое изъ военныхъ судовъ русскаго флота, совершившее кругосвѣтное плаваніе, было шлюпъ «Діана», подъ командою лейтенанта Головнина. Главнѣйшая цѣль посылки его заключалась въ географическомъ изслѣдованіи части Тихаго океана, прилежащей къ русскимъ владѣніямъ въ Азій и Америкѣ. «Діана» вышла изъ Кронштадта въ іюлѣ 1807 года и 21 апрѣля 1808 года прибыла къ мысу Доброй Надежды, гдѣ лейтенантъ Головнинъ предполагалъ дать отдыхъ



командѣ; но вмѣсто отдыха онъ нашелъ здѣсь плѣнъ. По случаю разрыва съ Англіею, шлюпъ былъ задержанъ, не смотря на то, что командиръ его имѣлъ видъ отъ англійскаго правительства для свободного пропуска «Діаны» въ случаѣ войны съ Россіею. Послѣ тринадцатимѣсячнаго напраснаго ожиданія отвѣта изъ Англіи на протестъ Головнина, онъ счелъ себя въ правѣ нарушить вынужденное силою обязательство не уходить съ рейда. Чтобы оцѣнить всю смѣлость подобнаго поступка, которому немного найдется примѣровъ въ другихъ флотахъ, достаточно сказать, что «Діана» была поставлена на двухъ якоряхъ, между военными англійскими судами; паруса были отвязаны, выходъ былъ только возможенъ при NW вѣтрѣ и команда имѣла большой недостатокъ въ провизіи. Въ сумерки 15 мая 1809 года, при NW шквалѣ, привязавъ штурмовые стаксели, онъ обрубилъ канаты и, заворотившись на шпрингъ по вѣтру, ушелъ изъ залива. Въ 9-ть часовъ вечера «Діана» уже летѣла въ морѣ подъ всѣми парусами.

Освободясь благополучно отъ одного плѣна, капитанъ Головинъ попалъ въ другой. Производя съемку Курильской гряды, онъ зашелъ на «Діанѣ» въ Японію, за водою, и на берегу былъ захваченъ японцами въ плѣнъ, изъ котораго въ послѣдствіи освободилъ его старшій лейтенантъ «Діаны» Рикордъ.

Для тѣхъ же географическихъ изысканій, въ 1817 году былъ посланъ въ Тихій океанъ шлюпъ «Камчатка», подъ командою того же капитана Головнина,

Послѣдующія  
кругосвѣтныя  
плаванія воен-  
ныхъ судовъ  
до половины

текущаго сто-  
лѣтія.

который въ это плаваніе обследовалъ Алеутскую гряду.

Въ 1819 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе о снаряженіи двухъ экспедицій, для изслѣдованій въ полярныхъ моряхъ обонхъ полушарій. Первый отрядъ, подѣ начальствомъ капитана 2-го ранга Беллинггаузена, состоящій изъ двухъ шлюповъ «Востокъ» и «Мирный» (послѣднимъ командовалъ лейтенантъ М. П. Лазаревъ), назначенъ для открытій въ Южномъ полярномъ морѣ. Второй отрядъ, подѣ командою капитанъ-лейтенанта Васильева, состоялъ тоже изъ двухъ шлюповъ: «Открытіе» и «Благонамѣренный» (послѣдній подѣ начальствомъ лейтенанта Шишмарева) и долженъ былъ производить изслѣдованія на сѣверѣ и сѣверо-востокѣ отъ Берингова пролива.

Изслѣдованія капитана Беллинггаузена хорошо извѣстны ученому міру. Проникнувъ во льдахъ до  $69^{\circ}48'S$  широты, онъ, между прочимъ, открылъ группу Маркиза де-Траверсе, острова Россіанъ, состоящіе изъ 15 группъ, островъ Петра Великаго и берегъ Императора Александра I-го.

Капитанъ Васильевъ, дойдя въ Сѣверномъ полярномъ морѣ до широты  $71^{\circ}6'N$  и долготы  $166^{\circ}8'W$ , встрѣтилъ льды и убѣдился въ необходимости имѣть при отрядѣ малое судно, для чего онъ и отправился въ Ново-Архангельскъ. Выстроивъ здѣсь ботъ и взявъ его съ собой, капитанъ Васильевъ снова отправился въ полярное море, и на пути открылъ островъ Нунивокъ. Дойдя до широты  $70^{\circ}40'$ , онъ возвратился въ Камчатку.



Этой экспедиции мы обязаны изслѣдованіемъ значительной части береговъ Америки, отъ мыса Невенгама до Нортонова залива, и потомъ отъ мыса Ледянаго до мыса Лизбурна, а также части береговъ Азіи.

Въ началѣ нынѣшняго столѣтія у нашихъ американскихъ колоній стали показываться американскія коммерческія суда, производившія, въ подрывъ компаніи, контрабандную торговлю съ туземцами; а потому русско-американская компанія ходатайствовала о посылкѣ въ ея колоніи военныхъ крейсеровъ. Въ этихъ видахъ въ 1821 году были снаряжены въ Кронштадтъ шлюпъ «Аполлонъ» и бригъ «Аяксъ», которымъ, между прочимъ, поручена была и доставка въ Камчатку и Ново-Архангельскъ грузовъ. Начальство надъ экспедиціею было ввѣрено капитану 1-го ранга Тудубьеву, командиру шлюпа «Аполлонъ», а командованіе «Аяксомъ» было поручено лейтенанту Филатьеву. Но начальникъ экспедиціи, уже давно страдавшій чахоткою, на пути къ мысу Доброй Надежды скончался, и вмѣсто его командованіе шлюпомъ принялъ лейтенантъ Хрущевъ.

Шлюпъ «Аполлонъ» благополучно прибылъ въ колонію, но «Аяксъ», дойдя до береговъ Голландіи, претерпѣлъ тамъ крушеніе, и команда оставила полуразрушенное судно, которое однакожъ лоцмана сняли съ мели. Его впоследствии исправили и доставили въ Кронштадтъ.

На смѣну шлюпу «Аполлонъ» въ 1822 году были посланы фрегатъ «Крейсеръ» и шлюпъ «Ладога».

Первымъ изъ этихъ судовъ командовалъ капитанъ 2-го ранга М. П. Лазаревъ 1-й, а вторымъ капитанъ-лейтенантъ А. П. Лазаревъ 2-й. Въ 1823 году вмѣсто ихъ былъ посланъ въ колонію военный шлюпъ «Предпріятіе», подъ командою капитанъ-лейтенанта Коцебу. Этотъ ученый мореплаватель и на этотъ разъ обогатилъ науку своими открытіями. Въ Низменномъ архипелагѣ онъ открылъ небольшой обитаемый островъ «Предпріятіе,» группу острововъ Беллингсгаузена, островъ Кордюкова, и группы Римскаго-Корсакова и Этшольца.

Въ 1824 году была заключена конвенція съ Сѣверо-Американскими Соединенными штатами, по которой, въ теченіи 10 лѣтъ, дозволялось кораблямъ обѣихъ державъ заходить безъ стѣсненія во всѣ гавани и бухты, находящіяся въ предѣлахъ обоихъ государствъ, а потому дальнѣйшее пребываніе крейсеровъ въ колоніяхъ сдѣлалось бесполезнымъ. Тогда въ кругосвѣтное плаваніе стали отправлять суда только для доставленія грузовъ въ Камчатку и для ученыхъ изысканій.

Въ 1824 году былъ посланъ въ Камчатку шлюпъ «Смирный», подъ командою капитанъ-лейтенанта Доктурова. Но шлюпъ этотъ, получивъ въ Нѣмецкомъ морѣ сильныя поврежденія, перезимовалъ въ портѣ Арендалъ и весной вернулся въ Кронштадтъ. Вмѣсто его, въ 1825 году, былъ посланъ въ Камчатку транспортъ «Кроткій», подъ командою кап.-лейт. Врангеля.

Въ 1826 году было отправлено въ кругосвѣтное плаваніе два судна: шлюпы «Молеръ» и «Сенявинъ».



Первымъ командовалъ кап.-лейт. Станюковичъ, а вторымъ кап.-лейт. Литке. Начальство надъ экспедиціею было поручено капитану Станюковичу. Ему предписывалось заняться изслѣдованіемъ Амурской гряды и части океана, прилежащей къ Сандвичевымъ островамъ, а капитану Литке—заняться изслѣдованіемъ береговъ Чукотской земли, Камчатки и Охотскаго моря.

Капитанъ Станюковичъ, слѣдуя инструкціи, шелъ по направленію цѣпи Сандвичевыхъ острововъ, опредѣлилъ положеніе восьми изъ нихъ и открылъ острова Моллера; кромѣ того, описалъ часть Алеутской гряды.

Но съ особеннымъ уваженіемъ должно отнести къ научнымъ изслѣдованіямъ капитана Литке въ Беринговомъ морѣ и Каролинскомъ архипелагѣ. Ему наука обязана открытіемъ въ этомъ архипелагѣ 12 группъ и острова Бонимъ-Сима, а также составленіемъ атласа изъ 51 карты. По части физики произведены опыты надъ постояннымъ маятникомъ и магнитныя наблюденія, наблюденія надъ часовыми колебаніями барометра и, наконецъ, наблюденія температуры морской воды на поверхности. Сдѣланы богатые пріобрѣтенія по части зоологіи, ботаники, геогнози и этнографіи.

Два года спустя, былъ посланъ въ Камчатку транспортъ «Кроткій», подъ командою капитанъ-лейтенанта Гагенмейстера, который открылъ группу обитаемыхъ острововъ въ широтѣ  $9^{\circ} 5' 38''$  N и долготѣ

167° 22' 18" О, и около 20 миль къ западу отъ нея другую группу.

Въ 1831 году отправленъ былъ въ кругосвѣтное плаваніе съ тою же цѣлію транспортъ «Америка», подъ командою капитанъ-лейтенанта Хромченко. Ему удалось опредѣлить астрономически нѣсколько группъ въ Австраліи. По возвращеніи этого транспорта въ Кронштадтъ, въ 1834 году, онъ снова былъ отправленъ въ Тихій океанъ, съ казеннымъ грузомъ, подъ командою капитанъ-лейтенанта фонъ-Шанца. Плаваніе его замѣчательно открытіемъ новой группы острововъ. Группа эта состоитъ изъ 13-ти большихъ, частию обитаемыхъ, острововъ и принадлежитъ къ архипелагу Маршалла.

Такимъ образомъ, въ теченіи 27 лѣтъ было въ кругосвѣтномъ плаваніи только 16-ть военныхъ судовъ. Въ послѣдующіе затѣмъ 18 лѣтъ ихъ оказывается еще меньше. Въ періодъ времени съ 1834 по 1852 годъ было отправлено въ Тихій океанъ только пять судовъ, и то по крайней необходимости.

Въ 1840 году былъ посланъ транспортъ «Або», подъ командою капитанъ-лейтенанта Юнкера, для доставки необходимыхъ для охотской флотиліи грузовъ; въ 1843 году транспортъ «Иртышъ», въ 1848 году транспортъ «Байкалъ» для службы въ охотской флотиліи, нуждавшейся въ транспортныхъ судахъ; въ 1850 году корветъ «Оливуца», для крейсерства около береговъ Сибири, гдѣ китобои производили грабежи



и въ 1852 году транспортъ «Двина» съ разными грузами въ Камчатку.

Изъ этихъ судовъ, транспортъ «Двина» открылъ группу изъ 16 острововъ, названную группою Великаго Князя Константина, а транспортъ «Байкаль» разсвѣлялъ вѣковое заблужденіе о недоступности Амура съ моря. Капитанъ Невельской первымъ изъ мореплавателей вошелъ на транспортъ въ амурскій лиманъ изъ Татарскаго пролива и тѣмъ доказалъ, что Сахалинъ не полуостровъ, какъ до того полагали, а островъ. Это открытіе имѣло важное значеніе въ амурскомъ вопросѣ. Транспортъ «Иртышъ» и корветъ «Оливуца», по благополучномъ прибытіи къ берегамъ Сибири, были употреблены для нуждъ сибирской флотиліи.

Въ концѣ 1852 года изъ Кронштадта вышелъ въ кругосвѣтное плаваніе фрегатъ «Паллада», на которомъ отправился генер.-адъютантъ Путятинъ, для заключенія торговаго трактата съ Японіей. Отсюда же въ слѣдующемъ году ушли въ Тихій океанъ: фрегатъ «Аврора» и корветъ «Наваринъ», для крейсерства, и транспортъ «Нѣманъ» въ Камчатку съ разными грузами. Всѣ эти суда считались лучшими и надежнѣйшими въ балтійскомъ флотѣ, и морское министерство надѣялось, что чрезъ нѣсколько лѣтъ вернутся на нихъ опытные моряки и будутъ учителями оставшихся въ Балтикѣ товарищей. Но надеждамъ этимъ не суждено было осуществиться.

Фрегатъ «Аврора» прибылъ къ мѣсту назначенія,

Отправленіе изъ Кронштадта въ кругосвѣтное плаваніе фрегатовъ «Паллада», «Аврора», «Диана», корвета «Наваринъ» и транспорта «Нѣманъ».

но въ самомъ бѣдственномъ положеніи, имѣя большую часть экипажа въ цингѣ, происшедшей отъ сырости въ палубахъ, такъ какъ въ суднѣ была постоянная течь, вслѣдствіе слабаго его скрѣпленія. Корветъ «Наваринъ», по случаю значительныхъ поврежденій, не могъ продолжать плаваніе и былъ проданъ въ Голландіи за ничтожную сумму. Транспортъ «Нѣманъ», на пути своего слѣдованія въ Тихій океанъ, потерпѣлъ крушеніе на скалахъ шведскихъ шхеръ. Что касается до фрегата «Паллада», то къ нему присоединилась въ Англіи шкуна «Востокъ», тамъ купленная, и оба эти судна отправились въ Тихій океанъ. На пути отъ мыса Доброй Надежды къ Сингапуру, на фрегатѣ стала оказываться течь бортами и палубами, и это обстоятельство побудило генераль-адъютанта Путятина просить о присылкѣ изъ Кронштадта, на смѣну «Паллады», выстроеннаго въ 1852 году фрегата «Діана».

По прибытіи экспедиціи въ Гонгъ-Конгъ, ген.-адъют. Путятинъ на шкунѣ «Востокъ» совершилъ плаваніе въ Кантонъ, для сношенія съ мѣстными китайскими властями. Такимъ образомъ шкуна «Востокъ» было первое русское судно, воспользовавшееся правомъ, предоставленнымъ европейцамъ, посѣщать китайскіе порты на военныхъ судахъ. 9-го августа весь отрядъ, съ присоединившимся къ нему еще корветомъ «Оливуца» и компанейскимъ транспортомъ «Князь Меншиковъ», прибыли въ Нагасаки. Въ половинѣ августа скончался свѣтскій императоръ Япо-



ніи. Это обстоятельство, вмѣстѣ съ прочими, пріостановили на время ходъ переговоровъ, и потому эскадра наша перешла на короткое время въ Шангай, для пополненія запасовъ провизіи. 22-го декабря отрядъ вторично прибылъ въ Нагасаки и ген.-ад. Путятинъ, послѣ переговоровъ съ присланными отъ японскаго правительства уполномоченными, 24-го января 1854 г. ушелъ съ отрядомъ въ Маниллу.

Ожидаемый разрывъ дипломатическихъ сношеній съ Франціею и Англіею, заставилъ отрядъ отправиться въ Татарскій проливъ, гдѣ ген.-ад. Путятинъ получилъ Высочайшее повелѣніе—русскимъ судамъ, плавающимъ въ Тихомъ океанѣ, соединиться въ Де-Кастри и состоять въ распоряженіи генераль-губернатора Восточной Сибири. Считаая стоянку въ Де-Кастри неудобною и опасною, генер.-адъют. Путятинъ, достигнувъ 22-го мая 1854 года Императорской гавани, рѣшилъ здѣсь остаться и ожидать дальнѣйшихъ распоряженій; а между тѣмъ, на случай непріязненныхъ дѣйствій со стороны французовъ или англичанъ, занялся устройствомъ батарей для лучшей защиты судовъ. По прибытіи же сюда генераль-губернатора, фрегатъ «Паллада» былъ подвергнутъ освидѣтельствованію и оказалось, что дальнѣйшее плаваніе его, безъ капитальныхъ исправленій, представляется небезопаснымъ. Имѣя въ виду, что въ это время въ распоряженіе генер.-адъют. Путятина высланъ былъ уже другой фрегатъ, «Діана», прибывшій въ Де-Кастри въ іюнѣ 1854 года, подъ командой кап.-

лейт. Лесовскаго, генераль Муравьевъ предписалъ командиру «Паллады» ввести ввѣренный ему фрегатъ въ р. Амуръ. Но всѣ усилія по этому предмету остались безуспѣшными по причинѣ мелководія на барѣ рѣки. Фрегатъ пробовали провести двумя фарватерами, совершенно разгрузивъ его, и наконецъ принуждены были отвести въ Императорскую гавань, гдѣ въ 1855-мъ году онъ былъ затопленъ, чтобы весною не достался въ руки непріятеля. Команда съ фрегата осталась на устьѣ Амура, а орудія употреблены на батареи.

Помѣщеніе фрегата «Паллада» на зимовку задержало «Діану» у береговъ Сибири до половины сентября 1854 года, послѣ чего генер-адъют. Путятинъ отправился на «Діанѣ» въ Японію, для окончанія начатыхъ имъ переговоровъ. Зайдя въ японскіе порты Хакодате, Оосаки и Кадо, онъ прибылъ 22 ноября въ Симоду, гдѣ, 26 января 1855 г., и заключенъ былъ съ японцами трактатъ. Фрегатъ погибъ 7 января 1855 года отъ послѣдствій одного изъ тѣхъ ужасныхъ землетрясеній, которыя въ тѣхъ мѣстахъ покрываютъ развалинами и опустошеніями цѣлыя области.

Капитанъ Лесовской, съ 8 офицерами, 150 нижними чинами и 500 пуд. пороху, отправленъ былъ генер-адъют. Путятинымъ на американской шкунѣ изъ Японіи въ Петропавловскій портъ; но, освѣдомившись тамъ о мѣстѣ нахождения нашей эскадры, перешелъ съ офицерами и командою со шкуны на американскій бригъ «William Penn», прибывшій въ Петропавловскъ съ грузомъ, посланнымъ туда, по рас-



пораженію нашего посланника въ Вашингтонѣ, и отправился въ Де-Кастри, а оттуда къ мысу Лазарева, и, не встрѣтивъ въ пути непріятельскихъ судовъ, достигъ благополучно цѣли назначенія. Другая же партія, состоящая изъ лейт. Мусина-Пушкина, 6-ти офицеровъ, лекаря, священника, переводчика и 275 нижнихъ чиновъ,—отправилась къ предѣламъ Сибири на зафрахтованномъ бременскомъ бригѣ, и на немъ была взята въ плѣнъ 20 іюля 1855 года, около острова Сахалина, англійскимъ пароходомъ, который впослѣдствіи доставилъ въ Аянъ лекаря, священника и большихъ нижнихъ чиновъ взятой въ плѣнъ команды.

Между тѣмъ генер.-адъют. Путятинъ, тотчасъ послѣ крушенія «Діаны», приступилъ къ постройкѣ шкуны въ японскомъ портѣ Хеда, близъ того мѣста гдѣ фрегатъ потерпѣлъ крушеніе, намѣреваясь послать ее къ берегамъ Сибири съ извѣстіемъ о крушеніи фрегата. Большая часть потребнаго для постройки лѣсу была вырублена въ горахъ нашими матросами, которымъ пришлось учить японцевъ гнать смолу, прясть пеньку, спускать тросы, шить паруса. Черезъ 2½ мѣсяца, при содѣйствіи японскихъ мастеровыхъ, шкуна была спущена, названа «Хеда», и оказалась весьма хорошимъ судномъ. Вооруживъ шкуну, ген.-ад. Путятинъ отправился на ней въ море и послѣ двухнедѣльнаго плаванія достигъ Петропавловскаго порта; но, не найдя здѣсь нашей эскадры, вышелъ изъ Авачинской губы. На пути къ Де-Кастри, по выходѣ изъ Лаперузова пролива, ночью, шкуна сош-

лась съ непріятельскими судами, изъ которыхъ одно пустилось за нимъ въ погоню. Сдѣлавшійся въ то время ровный вѣтеръ далъ шкунѣ хорошій ходъ и къ разсвѣту гнавшееся судно едва было видно съ топа шкунской мачты. Ускользнувъ отъ рукъ непріятели, шкуна отправилась къ лиману Амура и 8 іюня бросила якорь противъ Николаевского поста. Шкуна «Хеда», вмѣстѣ съ орудіями бывшаго фрегата «Діана», передана въ 1856 году японскому правительству, согласно заключенному съ нимъ при постройкѣ ея условію.

Дальнія плаванія судовъ, начавшаяся съ 1856 года.

Въ предыдущей главѣ «Обзора» уже было сказано, что необходимость дальнихъ плаваній, какъ лучшей морской школы для офицеровъ и командъ, составляла твердое убѣжденіе Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, и что такой взглядъ удостоился полного одобренія Государя Императора. Еще во время войны производилось усиленное строеніе винтовыхъ судовъ, чтобы, по заключеніи мира, отправить ихъ въ дальнія и продолжительныя плаванія, и потому немедленно по заключеніи мира, въ томъ же 1856 году, Его Императорское Высочество нашелъ уже возможнымъ снарядить въ Средиземное море эскадру изъ трехъ паровыхъ судовъ и двухъ парусныхъ. Съ этого времени наши заграничныя плаванія уже болѣе не прекращались, и русскій флагъ съ честью развѣвался во всѣхъ пяти частяхъ свѣта. Нижепомѣщенная вѣдомость показываетъ количество судовъ, состоявшихъ въ заграничныхъ плаваніяхъ съ 1855 по 1880 годъ, гдѣ они плавали, и число находившихся на нихъ командъ.



| Въ какомъ году. | Балтійскаго флота и<br>Сибирской флотиліи. |                              |                   |                                                     | Черномор-<br>скаго флота. |                          |            | И Т О. | На этихъ судахъ<br>находилось. |                                               |             |                 |
|-----------------|--------------------------------------------|------------------------------|-------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------|------------|--------|--------------------------------|-----------------------------------------------|-------------|-----------------|
|                 | Въ Средиземномъ<br>морѣ.                   | Въ Атлантическомъ<br>океанѣ. | Въ Тихомъ океанѣ. | У береговъ Шве-<br>ціи, Дании, Пруссіи<br>и Англіи. | Въ Средиземномъ<br>морѣ.  | Въ Константино-<br>полѣ. | Въ Галацѣ. |        | Офицеровъ.                     | Гардемариновъ,<br>кондукторовъ и<br>енкеровъ. | Чиновиновъ. | Нижнихъ чиновъ. |
| 1855            | —                                          | —                            | 5                 | —                                                   | —                         | —                        | —          | 5      | 64                             | —                                             | 12          | 1139            |
| 1856            | 5                                          | —                            | 3                 | —                                                   | —                         | —                        | —          | 8      | 156                            | 60                                            | 18          | 3052            |
| 1857            | 11                                         | 1                            | 8                 | 5                                                   | —                         | —                        | —          | 25     | 352                            | 89                                            | 38          | 5773            |
| 1858            | 7                                          | —                            | 10                | 4                                                   | —                         | —                        | —          | 21     | 438                            | 45                                            | 82          | 7546            |
| 1859            | 14                                         | —                            | 13                | —                                                   | —                         | 2                        | 1          | 30     | 283                            | 102                                           | 40          | 8815            |
| 1860            | 8                                          | —                            | 18                | —                                                   | 1                         | 2                        | —          | 29     | 419                            | 113                                           | —           | 7081            |
| 1861            | 5                                          | 1                            | 24                | 4                                                   | 3                         | 3                        | 2          | 42     | 467                            | 96                                            | 24          | 7298            |
| 1862            | 4                                          | 3                            | 19                | 2                                                   | 2                         | 2                        | 1          | 33     | 307                            | 252                                           | 35          | 5967            |
| 1863            | 2                                          | 7                            | 15                | 2                                                   | 1                         | 2                        | 1          | 30     | 327                            | 249                                           | 31          | 6549            |
| 1864            | 1                                          | 7                            | 14                | 6                                                   | —                         | 1                        | 1          | 30     | 305                            | 245                                           | 43          | 6293            |
| 1865            | 6                                          | 1                            | 15                | 27                                                  | —                         | 2                        | 3          | 54     | 581                            | 232                                           | 81          | 9932            |
| 1866            | 3                                          | 3                            | 11                | 4                                                   | 2                         | —                        | 2          | 25     | 335                            | 222                                           | 44          | 5677            |
| 1867            | 2                                          | 1                            | 5                 | 4                                                   | 3                         | 1                        | —          | 16     | 193                            | 243                                           | 23          | 4057            |
| 1868            | 3                                          | 1                            | 3                 | 3                                                   | 3                         | 1                        | 1          | 15     | 133                            | 204                                           | 14          | 2439            |
| 1869            | 2                                          | 1                            | 6                 | 1                                                   | 4                         | 1                        | 1          | 16     | 170                            | 199                                           | 14          | 2442            |
| 1870            | 1                                          | 1                            | 10                | 1                                                   | 4                         | 1                        | 1          | 19     | 227                            | 143                                           | 9           | 3251            |
| 1871            | 2                                          | 2                            | 10                | —                                                   | 4                         | 1                        | 1          | 20     | 207                            | 148                                           | 22          | 3132            |
| 1872            | 2                                          | —                            | 15                | 1                                                   | 2                         | 2                        | 1          | 23     | 225                            | 83                                            | 19          | 3309            |
| 1873            | 3                                          | —                            | 10                | —                                                   | 2                         | 2                        | —          | 17     | 188                            | 95                                            | 30          | 2742            |
| 1874            | 1                                          | —                            | 10                | 3                                                   | 3                         | 1                        | 1          | 19     | 212                            | 53                                            | 28          | 3126            |
| 1875            | 4                                          | —                            | 7                 | 3                                                   | 1                         | 1                        | 1          | 17     | 209                            | 47                                            | 27          | 3643            |
| 1876            | 5                                          | —                            | 11                | 2                                                   | 4                         | 2                        | 1          | 25     | 280                            | 78                                            | 35          | 4051            |
| 1877            | 1                                          | 3                            | 12                | —                                                   | 1                         | 4                        | —          | 21     | 233                            | 57                                            | 29          | 3469            |
| 1878            | 2                                          | 3                            | 12                | 1                                                   | —                         | 10                       | 1          | 29     | 283                            | 83                                            | 28          | 3659            |
| 1879            | 3                                          | 4                            | 12                | 5                                                   | 3                         | 1                        | —          | 28     | 329                            | 102                                           | 39          | 4594            |

Плавания эти совершались при слѣдующихъ обстоятельствахъ (\*).

1856 годъ.

Эскадра вышла изъ Кронштадта 2-го октября, подъ флагомъ кон.-адм. Беренса, и состояла изъ пароваго корабля «Выборгъ» (кап. 1 р. Дюгамель), пароваго фрегата «Палканъ» (кап. 2 р. Юшковъ), пароходо-фрегата «Олафъ» (кап. 1 р. Веймарнъ) и двухъ парусныхъ судовъ: фрегата «Касторъ» (кап.-лейт. Панафидинъ) и брига «Филоктетъ» (кап.-лейт. Пузино). Изъ нихъ фрегату «Палканъ» и бригу «Филоктетъ» предписано было состоять при Императорскихъ миссияхъ: первому въ Афинахъ, а послѣднему въ Константинополѣ; остальные суда эскадры должны были оставаться въ Ниццѣ и Генуѣ, на время пребыванія заграницею Вдовствующей Императрицы Александры Ѳеодоровны.

Эскадра, передъ отплытіемъ изъ Кронштадта, была удостоена посѣщеніемъ Государя Императора.

1857 годъ.

Въ Кадиксѣ кон.-адм. Беренсъ получилъ депешу, которою сообщалось приказаніе Государя Императора всю эскадру соединить въ Генуѣ и ожидать тамъ Его Императорское Высочество Генераль-Адмирала. Въ половинѣ января эскадра прибыла на Генуэзскій рейдъ. Здѣсь, 23 января, Генераль-Адмираль

---

(\*) Здѣсь не упоминается о плаваніяхъ яхтъ, пароходо-фрегатъ и разныхъ мелкихъ судовъ въ Балтійскомъ морѣ къ берегамъ соседнихъ державъ, а равно о судахъ черноморской флотиліи, находившихся на станціяхъ въ Константинополѣ и Галацѣ.



сдѣлать ей смотръ. Затѣмъ фрегатъ «Палканъ» и бригъ «Филоктетъ» отправились въ Афины и Константинополь въ распоряженіе нашего посольства, а другія суда эскадры плавали, отчасти подъ флагомъ Его Высочества, въ западной части Средиземнаго моря, при чемъ корабль «Выборгъ» и фрегатъ «Касторъ» посѣтили Алжиръ. По окончаніи пребыванія въ Ниццѣ Вдовствующей Императрицы, «Олафъ» ушелъ въ Кронштадтъ, куда и прибылъ въ іюнѣ. Въ августъ того же года прибыли сюда корабль «Выборгъ» и фрегатъ «Касторъ».

Въ этомъ же году отправлены изъ Кронштадта въ дальнее плаваніе три винтовыя эскадры: двѣ въ Черное море, и одна къ устью Амура. Въ составъ черноморскихъ эскадръ заключались шесть корветовъ, раздѣленныхъ на два отряда. Первый отрядъ, подъ начальствомъ кап. 1 р. Лихачева, состоялъ изъ корветовъ: «Рысь» (кап. 2 р. Кульчинскій), «Зубръ» (кап.-лейт. Астаповъ) и «Удавъ» (кап.-лейт. Попандопуло); второй отрядъ изъ корветовъ: «Вепрь» (кап. 1 р. Винкъ), «Волкъ» (кап. 2 р. Карповъ) и «Буйволъ» (кап.-лейт. Макухинъ). Первый отрядъ отправился изъ Кронштадта 13 іюля и прибылъ въ Николаевъ 7 сентября, а второй вышелъ 28 августа и прибылъ на мѣсто назначенія въ слѣдующемъ уже году.

Кругосвѣтная эскадра подъ начальствомъ кап. 1 р. Кузнецова состояла изъ трехъ корветовъ: «Воевода» (кап.-лейт. Брюмеръ), «Новикъ» (кап.-лейт. Сталь) и «Бояринъ» (кап. 2 р. Гревенсъ), и трехъ клиперовъ:

«Пластунъ» (кап.-лейт. Мацкевичъ), «Джигитъ» (кап.-лейт. Майдель) и «Стрѣлокъ» (кап.-лейт. Федоровичъ). Сюда эти вышли изъ Кронштадта 19 сентября, а чрезъ нѣсколько дней, 26 сентября, также въ Тихій океанъ отправился изъ Кронштадта еще фрегатъ «Аскольдъ», подъ командою флиг.-адъют. Унковского. На эту эскадру было возложено, между прочимъ, порученіе подкрѣпить генер.-адъют. графа Путятина въ его переговорахъ съ китайскимъ правительствомъ, которые онъ велъ въ Печилійскомъ заливѣ, куда онъ прибылъ на пароходѣ «Америка» изъ Николаевска. Генер.-адъют. графу Путятину предписано было, не касаясь вопроса о рѣкѣ Амурѣ, домогаться отъ китайцевъ только тѣхъ преимуществъ для Россіи, какія получаютъ другія націи.

Въ томъ же 1857 году прибылъ изъ Архангельска въ Кронштадтъ фрегатъ «Илья Муромецъ» и воротились изъ Тихаго океана парусныя суда: фрегатъ «Аврора», корветъ «Оливуца» и транспортъ «Двина».

Въ 1857 году въ послѣдній разъ плавали за границею наши парусныя суда.

1858 годъ.

Въ 1858 году были снаряжены въ Кронштадтъ въ заграничное плаваніе двѣ эскадры. Одна, состоявшая изъ корветовъ: «Рында» (кап.-лейт. Андреевъ) и «Гридень» (кап.-лейт. Стромиловъ) и клипера «Опричникъ» (кап.-лейт. Федоровскій), подъ начальствомъ флиг.-адъют. Попова, отправилась 24 іюля въ кругосвѣтное плаваніе, къ берегамъ восточной Сибири, а другая, состоявшая изъ корабля «Ретвизанъ» (кап. 1 р. баронъ Таубе), пароходо-фрегата «Рюрикъ» (кап.-лейт. Ба-



женовъ), фрегата «Громобой» (кап. 1 р. Изыльметьевъ) и корветовъ «Баянъ» (кап. 2 р. Истоминъ), «Медвѣдь» (кап.-лейт. Чебышевъ), подъ начальствомъ кон.-адм. Истомина, вышла осенью въ Средиземное море.

Изъ судовъ эскадры Средиземнаго моря корветы «Баянъ» и «Медвѣдь» имѣли назначеніе состоять въ распоряженіи російскихъ миссій: первый, въ Афинахъ, а второй въ Константинополѣ.

12 октября на пароходо-фрегатѣ «Гремящій», въ сопровожденіи парохода «Олафъ», Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ прибылъ въ Киль, гдѣ засталъ «Громобой» и «Рюрикъ». Осмотрѣвъ суда, Его Высочество въ тотъ же день отправилъ ихъ на соединеніе съ эскадрою въ Виллафранку.

Къ декабрю мѣсяцу въ Виллафранкѣ собрались слѣдующія суда эскадры Средиземнаго моря: корабль «Ретвизанъ», фрегаты «Громобой» и «Палканъ», корветъ «Баянъ» и пароходо-фрегатъ «Рюрикъ». 4 декабря Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ поднялъ Свой флагъ на фрегатѣ «Громобой» и, построивъ суда въ линію баталіи, вышелъ со всей эскадрою въ море. Эскадра, послѣ посѣщенія нѣкоторыхъ французскихъ портовъ, возвратилась 13 декабря въ Виллафранку, за исключеніемъ фрегата «Палканъ», оставленнаго въ Тулонѣ, для ввода въ докъ и исправленія, а 17 декабря Его Высочество съ «Громобоемъ» и «Ретвизаномъ» вышелъ подъ парами съ рейда, для слѣдованія въ Геную.

Кромѣ того, по случаю путешествія Государа

Императора въ Архангельскѣ, посланъ былъ туда изъ Кронштадта, съ открытіемъ навигаціи, пароходо-фрегатъ «Гремящій», который послужилъ для перевѣзда Его Величества изъ Архангельска въ Соловецкій монастырь, и затѣмъ возвратился въ Кронштадтъ въ концѣ іюля. Пароходо-фрегатъ «Камчатка» ходилъ въ Бордо съ командами на строившіяся въ этомъ городѣ суда для русскаго флота: фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Баянъ» и яхту «Штандартъ». Яхта пришла въ Кронштадтъ въ послѣднихъ числахъ октября, фрегатъ же «Свѣтлана», задержанный въ пути случившимися поврежденіями въ корпусѣ судна, оставленъ на зимовкѣ въ Копенгагенѣ, откуда прибылъ въ Кронштадтъ весною 1859 года.

Отправленные въ началѣ декабря 1858 года изъ Севастополя въ Кронштадтъ, построенные въ Николаевѣ, корабли «Цесаревичъ» и «Синопъ», не имѣя механизмовъ, шли подъ парусами, и первый изъ нихъ прибылъ въ Кронштадтъ 8 іюля, а второй 28 іюня 1859 года.

Между тѣмъ генер.-адъют. графъ Путятинъ, до прихода еще русской эскадры, соединился съ англійскимъ, французскимъ и американскимъ уполномоченными и вмѣстѣ съ ихъ эскадрами прибылъ въ Печелійскій заливъ. Союзники взяли форты при устьѣ рѣки Пейхо, ведущей къ Пекину, и заняли городъ Тзянь-Дзинъ. Устрашенный пекинскій дворъ послалъ туда своихъ уполномоченныхъ для переговоровъ съ иностранцами и генер.-адъют. графъ Путятинъ успѣлъ пер-



вый заключить съ ними трактатъ  $\frac{1}{13}$  іюня 1858 года. Нѣсколько дней послѣ этого китайцы заключили трактаты: съ американскимъ уполномоченнымъ,  $\frac{14}{26}$  іюня, съ англійскимъ и французскимъ,  $\frac{15}{27}$  іюня.

17 іюня прибылъ въ заливъ Печили фрегатъ «Аскольдъ». Генер.-ад. графъ Путятинъ поднялъ на немъ флагъ чрезвычайнаго посланника и посѣтилъ Нагасаки, Симоду, Канагаву и Шангай. Здѣсь въ августѣ адмиралъ спустилъ свой флагъ.

Въ августѣ 1858 года возвратился въ Кронштадтъ бригъ «Филоклетъ», находившійся въ распоряженіи нашего посланника въ Константинополь.

Такъ какъ суда нашего флота начали ежегодно посѣщать Средиземное море, то возникло предположеніе о приобрѣтеніи покупкою отъ сардинскаго правительства нѣкоторыхъ изъ портовыхъ зданій въ Виллафранкѣ близъ Ниццы, съ цѣлью устройства на берегу мѣста для склада различныхъ матеріаловъ и припасовъ, необходимыхъ судамъ. Сардинское правительство, узнавъ, что таково желаніе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, изъявило готовность уступить намъ безвозмездно, во временное пользованіе, одно изъ такихъ зданій, состоящее изъ двухъэтажнаго дома вмѣстѣ съ прилегающею къ нему мѣстностью. Уступленное намъ, такимъ образомъ, зданіе вполне удовлетворяло потребностямъ нашей эскадры, и въ бытность свою въ 1858 году въ Виллафранкѣ Его Высочество указалъ: въ верхней части большого магазина устроить больницу, другое небольшое зданіе обратить въ баню;

Приобрѣтеніе  
складочнаго мѣ-  
ста въ Вилла-  
франкѣ.

для исправленія судовъ устроить мастерскія со всѣми принадлежностями, а равно устроить пристань и колодезь. Всѣ эти указанія были приведены въ исполненіе.

1859 годъ.

1859 годъ отличается многочисленными плаваніями нашихъ военныхъ судовъ въ заграничныхъ водахъ.

Въ Средиземномъ морѣ новый годъ засталъ нашу эскадру на Палермскомъ рейдѣ, но фрегатъ «Палканъ» и слѣдовавшій въ Константинополь корветъ «Медвѣдь» перешли въ Мессину, вмѣсто того, чтобъ присоединиться къ эскадрѣ въ Палермо, такъ какъ по правиламъ неаполитанскаго королевства болѣе 4 военныхъ судовъ одной націи не могло быть одновременно въ портѣ королевства.

Въ январѣ Великій Князь Генераль-Адмиралъ ходилъ на пароходо-фрегатѣ «Рюрикъ» въ Мессину, а потомъ на фрегатѣ «Громобой», съ кораблемъ «Ретвизанъ» и корветомъ «Медвѣдь», въ Мальту. Пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» вслѣдъ затѣмъ отправился также въ Мальту, и оттуда въ Чивитавеккію, гдѣ поступилъ въ распоряженіе прусскаго короля.

На страстной недѣлѣ корабль «Ретвизанъ», фрегатъ «Громобой»; подъ флагомъ Генераль-Адмирала, и фрегатъ «Палканъ», вышли изъ Неаполя, встрѣтили Свѣтлое Христово Воскресеніе въ Мессинѣ на якорѣ и отправились въ Пирей, а оттуда въ Яффу. Изъ Яффы Его Высочество ѣздилъ въ Іерусалимъ; офицеры и команды обоихъ судовъ по очереди тоже посѣтили св. градъ. На пути изъ Яффы Его Высочество заходилъ



въ Бейрутъ, Родосъ, Патмосъ, Самосъ и Хіосъ, и 22 мая прибылъ въ Смирну. Въ Архипелагѣ присоединился къ эскадрѣ корветъ «Баянъ». Изъ Смирны Великій Князь Генераль-Адмиралъ отправился на фрегатъ «Громобой» въ Константинополь, а отсюда на пароходъ «Владиміръ» русскаго общества пароходства и торговли перешелъ въ Николаевъ; фрегатъ же 6 іюня, возвратился въ Смирну.

Затѣмъ, согласно приказанію Его Высочества: фрегатъ «Палканъ» отправился изъ Смирны въ Балтійское море отдѣльно, 24 мая; корветъ «Баянъ» 5 іюня ушелъ въ Пирей, въ распоряженіе нашего посольства при греческомъ дворѣ, а корабль «Ретвизанъ» и фрегатъ «Громобой» пошли 9 іюня въ обратный путь соединенно, подъ начальствомъ контръ-адмирала Истомина.

Фрегатъ «Палканъ», слѣдуя по назначенію, заходилъ на пути для исполненія нѣкоторыхъ порученій и пополненія запасовъ въ Мессину, Неаполь, Виллафранку и Кадиксъ. Послѣ довольно труднаго перехода чрезъ океанъ, большею частью при противныхъ вѣтрахъ, фрегатъ 8 іюля пришелъ въ Гавръ и оттуда, по случаю пребыванія въ то время на островѣ Вайтъ Его Высочества Генераль-Адмирала, 10 іюля перешелъ въ Портсмутъ. Чрезъ недѣлю прибыли въ тотъ же портъ фрегатъ «Громобой» и корабль «Ретвизанъ», заходившіе на пути изъ Смирны въ Мессину, Кадиксъ и Шербургъ.

По осмотрѣ этихъ судовъ Его Высочествомъ, они

оставили Портсмутъ 1 августа и, пополнивъ запасы угля и провизіи въ Килѣ, 19-го того же мѣсяца прибыли въ Кронштадтъ, куда возвратился въ исходѣ августа и корветъ «Баянъ».

Что же касается до фрегата «Свѣтлана», то онъ, по прибытіи весною изъ Копенгагена, вышелъ изъ Кронштадта 15 іюля съ Его Высочествомъ Генераль-Адмираломъ въ Англію, зайдя на пути въ Копенгагенъ. Изъ Англіи фрегату было предписано съ возможною скоростью отправиться въ Виллафранку, въ распоряженіе Вдовствующей Императрицы, такъ какъ предназначенный для этой цѣли фрегатъ «Олафъ», по случаю нѣкоторыхъ поврежденій, не былъ своевременно готовъ къ отправленію. Изъ Средиземнаго моря фрегатъ былъ посланъ, подъ командою кап. 2 ран. Чихачева, въ Тихій океанъ.

Для обратнаго переѣзда Его Высочества въ Россію былъ посланъ, 3 августа, изъ Кронштадта построенный въ Америкѣ фрегатъ «Генераль-Адмиралъ» (кап. 1 р. Шестаковъ), который совершилъ въ 12 дней переходъ изъ Нью-Йорка въ Шербургъ и въ началѣ іюня пришелъ въ Кронштадтъ. Оставивъ Спитгедскій рейдъ 27 августа, Его Высочество 1 сентября прибылъ на этомъ фрегатѣ въ Кронштадтъ.

На смѣну эскадрѣ въ Средиземномъ морѣ въ концѣ 1859 года была отправлена изъ Кронштадта, подъ начальствомъ контръ-адмирала Нордмана, другая эскадра, состоявшая: изъ корабля «Гангудъ» (кап. 1 р. Дюгамель), фрегата «Илья Муромецъ» (кап.-лейт. Сталь),



корвета «Воль» (кап. 2 р. Чихачевъ), фрегата «Свѣтлана» (кап.-лейт. Пузино) и пароходо-фрегата «Олафъ» (кап. 1 р. Веймарнъ).

Суда первого амурскаго отряда плавали въ Тихомъ океанѣ. Туда же прибылъ второй отрядъ флиг.-адъют. Попова. Кромѣ того, въ 1859 году отправлены въ Тихій океанъ: корветъ «Посадникъ» (флиг.-адъют. Бирилевъ) и клипера «Разбойникъ» (кап.-лейт. Ратьковъ) и «Наѣздникъ» (кап.-лейт. Селивановъ). Эти послѣднія суда вышли изъ Кронштадта 25 августа.

Въ этомъ же году генер.-адъют. графъ Муравьевъ-Амурскій, первый изъ генераль-губернаторовъ Восточной Сибири, предпринялъ плаваніе къ берегамъ Японіи и Китая. Для этого на пароходѣ «Америка», въ сопровожденіи трехъ корветовъ нашей эскадры Тихаго океана, послѣ посѣщенія въ первый разъ нашихъ южныхъ гаваней, онъ перешелъ сперва въ Хакодате въ Японіи, а потомъ ходилъ въ Печилійскій заливъ въ Китаѣ. Затѣмъ, по присоединеніи къ его эскадрѣ еще фрегата «Аскольдъ», генер.-адъют. графъ Муравьевъ-Амурскій перенесъ свой флагъ на это послѣднее судно, и со всей эскадрой направился въ Іеддо въ Японіи, куда прибылъ 5 августа и гдѣ суда заняли мѣста по диспозиціи.

8 августа японскіе уполномоченные посѣтили графа на фрегатѣ, и 10 былъ церемоніальный съѣздъ его на берегъ. Во все время пребыванія графа на берегу, на фрегатѣ оставался его флагъ, и въ занимаемомъ

имъ храмъ назначался почетный карауль изъ экипажей судовъ по очереди.

13 августа 1859 года, во время пребыванія нашей эскадры передъ Іеддо, былъ смертельно раненъ на берегу мичманъ Мофетъ; сопровождавшій его матросъ убитъ на мѣстѣ; другой же бывший при Мофетѣ человекъ, раненый — едва успѣлъ укрыться въ лавку.

Генер.-адъют. графъ Муравьевъ - Амурскій назначилъ флиг.-адъют. Попова произвести по этому дѣлу слѣдствіе, которое показало, что преступленіе слѣдуетъ считать простымъ актомъ разбоя. Поздняя пора года не дозволила графу остаться въ Іеддо до окончанія этого дѣла, и потому онъ поручилъ флиг.-адъют. Унковскому остаться съ фрегатомъ въ Іеддо до 15-го сентября, до выполненія нашихъ требованій, заключавшихся въ смѣнѣ губернаторовъ.

24 августа генер.-адъют. графъ Муравьевъ-Амурскій перенесъ свой флагъ на пароходъ «Америка» и 7 сентября возвратился въ Николаевскъ.

Изъ отдаленныхъ плаваній въ этомъ году замѣчательно плаваніе фрегата «Аскольдъ» въ Тихомъ океанѣ, гдѣ онъ выдержалъ нѣсколько штормовъ и два урагана, и, получивъ значительныя поврежденія, исправилъ ихъ собственными средствами.

1860 годъ.

Въ 1860 году въ Средиземное море, въ замѣнъ эскадры кон.-адм. Нордмана, пошли фрегаты: «Генераль-Адмиралъ» (флиг.-адъют. Шестаковъ), «Громобой» (кап. 1 р. Панафидинъ) и «Олегъ» (кап. 2 р. Андреевъ). Первый вышелъ изъ Кронштадта 14 іюля, вто-



рой 24 іюля и третій 18 октября. Эти фрегаты, съ присоединившимися къ нимъ фрегатомъ «Илья Муромецъ» и присланною изъ Чернаго моря шкуною «Туапсе», составили эскадру подъ флагомъ Свиты Е. И. Вел. кон. - адм. Шестакова, сдавшаго командованіе фрегатомъ кап. 1 р. Штофрегену.

Въ 1860 году христіане у береговъ Сиріи подвергались опасности отъ магометанскаго фанатизма, потому признано было необходимымъ послать туда сперва фрегатъ «Илья Муромецъ», а потомъ всю эскадру Средиземнаго моря. Эскадрѣ кон.-адм. Шестакова было предписано содѣйствовать всѣми силами французской и англійской эскадрамъ къ охраненію христіанъ, а въ крайнемъ случаѣ, по взаимному соглашенію, употреблять силу и даже снаряжать десанты на берегъ. 25 августа 1860 года въ Бейрутѣ флиг.-адъют. Шестаковъ поднялъ свой флагъ на фрегатѣ «Илья Муромецъ», и началъ крейсерство.

Еще въ 1859 году, въ нѣкоторыхъ портахъ Чернаго моря производились магнитныя наблюденія на шкунѣ «Абинъ». Для продолженія этихъ работъ по берегамъ Турціи, сдѣлано было сношеніе черезъ министерство иностранныхъ дѣлъ съ турецкимъ правительствомъ. Послѣднее, съ своей стороны, изъявило желаніе принять участіе въ этой экспедиціи и для этого назначило корветъ. Отъ черноморскаго вѣдомства командирована была шкуна «Соукъ-су», которая въ маѣ 1860 года отправилась въ Константинополь и плавала съ турецкимъ корветомъ. Суда доходили вдоль

берега Анатолиі до форта Св. Николая, гдѣ были окончены наблюденія 1859 года, и потомъ возвратились къ берегамъ Румелии и работали тамъ у острова Фидониси.

Въ Тихій океанъ были отправлены: корветъ «Калевала» (кап.-лейт. Давыдовъ), клиперъ «Абрекъ» (кап.-лейт. Пилкинъ) и клиперъ «Гайдамакъ» (кап.-лейт. Пещуровъ). «Калевала» и «Абрекъ» вышли изъ Кронштадта 18 октября, а «Гайдамакъ», построенный въ Англіи, отправился изъ Темзы 29 декабря.

Въ 1860 году, по политическимъ обстоятельствамъ, начальникъ эскадры Тихаго океана, кап. 1 р. Лихачевъ, съ ввѣренными ему судами, поступилъ въ распоряженіе нашего посланника въ Китаѣ, ген.-маіора Игнатьева. Для усиленія этой эскадры, былъ посланъ изъ Средиземнаго моря фрегатъ «Свѣтлана».

Въ первыхъ числахъ іюля эскадра, подъ флагомъ посланника, соединилась въ Печилійскомъ заливѣ; она состояла изъ фрегата «Свѣтлана», корвета «Бояринъ», клиперовъ «Джигитъ» и «Наѣздникъ». Въ этомъ составѣ эскадра оставалась до половины августа, когда прибыли къ эскадрѣ еще корветъ «Воевода» и клипера «Опричникъ» и «Разбойникъ». Послѣдній, по желанію посланника, былъ разруженъ и выгруженъ, для ввода въ р. Пейхо, и 15 августа ген.-маіоръ Игнатьевъ отправился на немъ въ Тзянь-Дзинъ, въ сопровожденіи пароваго барказа фрегата «Свѣтлана». Клиперъ дошелъ до Тзянь-Дзина на четвертыя сутки.

Благопріятный оборотъ, который приняли дѣла наши



въ Китаѣ въ концѣ 1860 года, далъ возможность начальнику эскадры оставить берега Китая и осмотрѣть поселенія въ южныхъ гаваняхъ приморской области.

Осенью 1860 года возвратились въ Кронштадтъ фрегатъ «Аскольдъ», корветы «Новикъ» и «Рында» — изъ Тихаго океана, и корабль «Гангудъ», фрегатъ «Илья Муромецъ», корветы «Медвѣдь» и «Волъ» и пароходно-фрегатъ «Олафъ» — изъ Средиземнаго моря.

Въ томъ же году, 18 августа, клиперъ «Пластунъ», при возвращеніи изъ Тихаго океана въ Кронштадтъ, погибъ отъ взрыва крѣпко-камеры въ Балтійскомъ морѣ, въ широтѣ 57°45' N, долготѣ 20°5' O. При этомъ погибли: командиръ лейт. баронъ Дистерло, старшій офицеръ лейт. Розенбергъ, лейт. Гавриловъ, мич. Леманъ, прап. корпуса флотскихъ штурмановъ Евдокимовъ и Кочетовъ, вольный механикъ Гольмъ и 68 нижнихъ чиновъ. Послѣ взрыва клиперъ держался на водѣ не болѣе 3 минутъ. Успѣвшіе ухватиться за разные обломки нашли спасеніе на пяти гребныхъ судахъ посланныхъ съ шедшихъ вмѣстѣ съ клиперомъ корветовъ: «Рында» и «Новикъ». Спасены: 3 офицера, медикъ и 31 нижнихъ чиновъ. По произведенному изслѣдованію о причинахъ гибели клипера оказалось, что на немъ, во время плаванія, были допущены весьма важныя упущенія въ содержаніи артиллерійскихъ принадлежностей. Въ крѣпко-камерѣ клипера хранились такіе снаряды, которые по силѣ морскаго устава строго воспрещено держать въ ней, а именно: гранаты, конгревовы ракеты, шрапнелева

Гибель клипера «Пластунъ».

картечь, ударныя трубки и даже бомбы, которыми однажды, во время качки, завалена была дверь крйоть-камеры. Поріодическихъ осмотровъ крйоть-камеры, какъ того требуетъ морской уставъ, не было наблюдаемо, и при входѣ въ крйоть-камеру не имѣлось пампушъ.

По разсмотрѣніи слѣдственнаго дѣла, морской генераль-аудиторіатъ полагалъ: 1) гибель клипера «Пластунъ» отнести къ несчастію по неосторожности, вслѣдствіе бывшихъ на немъ безпорядковъ по содержанію артиллерійской части; 2) такъ какъ виновные въ этихъ безпорядкахъ погибли при взрывѣ, то настоящее слѣдственное дѣло оставить безъ дальнѣйшихъ послѣдствій; 3) спасшимся съ клипера офицерамъ, медику и нижнимъ чинамъ, какъ ни въ чемъ не причастнымъ къ гибели клипера, выдать не въ зачетъ, офицерамъ—полугодовыя, а нижнимъ чинамъ годовыя оклады жалованья, и сверхъ того выдать нижнимъ чинамъ обмундированіе, какое кому слѣдовать будетъ.

Государь Императоръ соизволилъ утвердить это рѣшеніе.

Изъ отдаленныхъ плаваній въ этомъ году замѣчательно плаваніе фрегата «Свѣтлана» изъ Тулона къ берегамъ Китая, совершенное въ 115 дней, не смотря на молодую, еще неопытную, команду и зимнее, бурное время года.

1861 годъ.

Въ 1861 году были отправлены осенью въ Тихій океанъ, подъ флагомъ Св. Его И. Вел. кон.-адм. Попова, три корвета: «Новикъ» (кап.-лейт. Скрыплевъ),



«Рында» (кап.-лейт. Сфурса-Жиркевичъ) и «Богатырь» (кап.-лейт. Чебышевъ). Кромѣ того посланы были къ устьямъ Амура: транспортъ «Гилякъ», построенный въ Гамбургѣ, который вышелъ оттуда 1 декабря 1861 года (кап.-лейт. Энkvистъ), съ разнымъ грузомъ для Сибирской флотиліи, и построенная въ Англіи, для нуждъ Сибирской флотиліи, лодка «Моржъ» (кап.-лейт. Кроунъ), которая вышла изъ Англіи 4 января 1861 года.

Въ Средиземное море, 25 октября, были отправлены: изъ Кронштадта фрегатъ «Ослябя» (кап. 1 р. Бутаковъ), и изъ Николаева корветъ «Соколъ» (кап.-лейт. Асланбековъ). Послѣдній въ томъ же году былъ назначенъ въ Кронштадтъ, куда и прибылъ 21 сентября, а на смѣну ему былъ посланъ изъ Чернаго моря корветъ «Ястребъ» (кап.-лейт. Янушевскій) вмѣстѣ съ шкуною «Псезуане» (кап.-лейт. Шмидтъ), смѣнившіею шкуну «Туансе».

Эскадра Средиземнаго моря и въ 1861 году находилась у береговъ Сиріи, крейсера здѣсь и въ греческомъ архипелагѣ до конца іюля, когда миновалась надобность въ ея здѣсь пребываніи.

Къ дальнимъ плаваніямъ 1861 года слѣдуетъ еще причислить переходъ фрегата «Пересвѣтъ» изъ Архангельска, гдѣ онъ былъ построенъ, въ Кронштадтъ.

Въ 1861 году возвратились изъ дальняго плаванія въ Кронштадтъ: изъ Тихаго океана—корветы «Воевода» и «Бояринъ» и клиперъ «Джигитъ», а изъ Средиземнаго моря корветъ «Соколъ».

Гибель клипера «Опричник».

Клиперъ «Опричникъ», подъ командою кап.-лейт. Селиванова, 31 октября 1861 года вышелъ изъ Шангай, для слѣдованія въ Кронштадтъ. 20 ноября, достигнувъ Батавіи, клиперъ пополнилъ свои запасы, и, выступивъ затѣмъ въ Индѣйскій океанъ, пропалъ безъ вѣсти. На сдѣланное въ июнѣ 1862 года морскимъ министерствомъ распоряженіе о розыскѣ клипера, получено было изъ Голландіи свѣдѣніе, что баркъ «Iwaan», выдержавшій 25 декабря (нов. ст.) въ Индѣйскомъ океанѣ ураганъ, видѣлъ при этомъ неизвѣстное судно, державшее курсъ по направленію къ центру урагана. Соображаясь приблизительно съ временемъ появленія клипера въ Индѣйскомъ океанѣ, морское министерство пришло къ вѣроятному заключенію, что гибель «Опричника» должна быть приписана тому обстоятельству, что онъ попалъ въ центръ урагана. При этомъ, кромѣ командира клипера, погибли: кап.-лейт. Кунріановъ; лейтенанты: де-Ливронъ и Сусловъ; мич. Карякинъ; корпуса флотскихъ штурмановъ прап. Карякинъ; корпуса инженеръ-механиковъ прап. Ивановъ и врачъ Голомицкій; унтеръ-офицеровъ 14 и рядовыхъ 73 человека.

Результаты заграничныхъ плаваній въ першіе шесть лѣтъ.

Сравнивая между собою обстоятельства заграничныхъ плаваній нашихъ военныхъ судовъ за первыя шесть лѣтъ по заключеніи мира, должно признать, что эти плаванія, не смотря на несовершенства открывшіяся при этомъ въ судахъ, вполне достигли своей цѣли. Большая часть плававшихъ въ эти годы судовъ была построена, или во время войны или немедленно по заключеніи мира, весьма успѣшно. Такая спѣш-



ная постройка дала возможность посылать въ дальнія плаванія большое число офицеровъ и нижнихъ чиновъ, для образованія опытныхъ моряковъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ обуславливала въ судахъ большіе недостатки. Вызывавшіеся этими недостатками частые заходы въ порта замедляли плаваніе, но за то, знакомили насъ съ иностранными адмиралтействами, увеличивали запасъ нашей опытности, тѣмъ болѣе что морское управленіе не скрывало ни недостатковъ, ни полученныхъ свѣдѣній, и немедленно сообщало и тѣ и другія во всеобщую извѣстность чрезъ «Морской Сборникъ». Такимъ образомъ даже самыя несовершенства нашихъ судовъ служили намъ въ пользу.

Плаванія корветовъ и клиперовъ были особенно тягостны, такъ какъ ко всѣмъ другимъ недостаткамъ, которыми отличались наши суда того времени, они присоединяли еще, благодаря небольшимъ своимъ размѣрамъ, тѣсныя и неудобныя помѣщенія. Не смотря на все это, офицеры принимали назначеніе въ дальнее плаваніе съ радостію и благодарностію. Ихъ восхищала и оживляла возможность посвятить себя настоящей морской службѣ и ознакомиться съ отдаленными странами; и суда, не смотря на всѣ свои несовершенства, переходили океаны, подвергаясь сильнымъ штормамъ и всѣмъ неудобствамъ зимняго плаванія въ весьма холодныхъ широтахъ Приамурскаго края. Расходы на такія плаванія, конечно, были велики, но ихъ по справедливости можно было назвать самыми производительными для будущности флота.

Впрочемъ морское министерство постоянно имѣло въ виду сокращеніе этихъ расходовъ, и къ числу мѣръ въ этомъ направленіи надлежитъ отнести требованіе плавать подъ парусами и употреблять паръ только въ исключительныхъ случаяхъ. Это было необходимо какъ потому, что плаваніе подъ парусами составляетъ настоящую школу для моряковъ, такъ и для сокращенія расходовація угля. Въ этихъ же видахъ и для того, чтобы извлечь изъ дальнихъ плаваній всю возможную пользу и сдѣлать ихъ поучительными не только для тѣхъ кто ихъ совершаетъ, но и для всѣхъ нашихъ моряковъ, было установлено шканечные журналы, рапорты начальниковъ эскадры и командировъ судовъ и всю отчетность возвращающихся изъ заграницы судовъ подвергать критическому разбору чрезъ особыя коммисіи изъ опытныхъ флагмановъ и капитановъ, и результаты такихъ разборовъ опубликовывать. Такая періодическая и систематическая оцѣнка плаваній нашихъ судовъ, а равно печатаніе въ «Морскомъ Сборникѣ» рапортовъ флагмановъ и командировъ о плаваніяхъ, приносили огромную пользу отечественному мореплаванію вообще и морской военной службѣ въ особенности, такъ какъ этимъ путемъ выставленныя ошибки и промахи однихъ служили предостереженіемъ для другихъ, опытность, прибрѣтенная нѣкоторыми, дѣлалась достояніемъ многихъ, взглядъ на истинныя потребности морской службы устанавливался, и въ возраждающемся флотѣ нашемъ создавалось преданіе, которымъ



столь сильны старѣйшіе флоты западныхъ державъ. Сверхъ того назначались опытные флагманы для производства подробныхъ смотровъ возвращающимся судамъ, съ цѣлію удостовѣриться въ знаніяхъ офицеровъ и командъ:

Въ инструкціяхъ, данныхъ начальникамъ эскадръ и командирамъ судовъ, предписывалось между прочимъ доставлять министерству подробныя свѣдѣнія о качествахъ ввѣренныхъ имъ судовъ и объ усовершенствованіяхъ, существующихъ на иностранныхъ судахъ встрѣчаемыхъ ими; при посѣщеніи же различныхъ портовъ, особенно не европейскихъ, собирать свѣдѣнія о колоніяхъ и портахъ другихъ морскихъ державъ, степени ихъ важности въ стратегическомъ, торговомъ и другихъ отношеніяхъ, о средствахъ защиты естественной и искусственной, содержаніи гаваней, средствахъ къ исправленію и снабженію судовъ и вообще всѣ статистическія данныя по части морской, военной и торговой.

Уже въ эти первые годы морскимъ министерствомъ было получено множество самыхъ разнообразныхъ свѣдѣній, касающихся не только всѣхъ отраслей морской техники, но и значенія различныхъ колоній и портовъ другихъ державъ, и ихъ важности въ стратегическомъ, торговомъ и другихъ отношеніяхъ.

Въ политическомъ отношеніи плаваніе нашихъ судовъ въ заграничныхъ моряхъ также имѣло значеніе. Мы постоянно имѣли военныя суда въ греческихъ водахъ по политическимъ требованіямъ; у береговъ Си-

рии мы охранили интересы христіанъ вмѣстѣ съ эскадрами Англіи и Франціи. Появленіе русскаго флота въ моряхъ крайняго Востока въ то самое время, когда первоклассныя морскія державы входили въ сношеніе съ Японіей и Китаемъ, весьма много содѣйствовало къ усиленію тамъ политическаго вліянія Россіи и къ успѣху переговоровъ. Суда эскадры Тихаго океана попеременно назначались въ крейсерство для наблюденія за иностранцами, посѣщающими берега и острова Приморской области. Они обязаны были слѣдить, чтобы иностранные китобои не промышляли китовъ въ заливахъ и бухтахъ; чтобы безъ дозволенія мѣстнаго начальства они не приставали къ нашимъ берегамъ и островамъ для производства торговли съ туземцами, и, наконецъ, чтобы капитаны иностранныхъ судовъ не оставляли въ ненаселенныхъ мѣстахъ русскихъ владѣній матросовъ за наказаніе, какъ это случалось прежде.

Что касается до личнаго состава нашихъ морскихъ командъ, то онъ, благодаря дальнимъ плаваніямъ, чрезвычайно улучшился. Преимущественно благодаря опытности, пріобрѣтенной въ этихъ плаваніяхъ, возможны были и послѣдующее снаряженіе въ 1863 году большой эскадры въ Америку, когда того потребовали политическія обстоятельства, и встрѣча, около того же времени, новаго кореннаго переворота въ судостроеніи, который совершенно измѣнилъ боевое значеніе военныхъ судовъ.

1862 годъ.

Въ 1862 году финансовыя соображенія заставили



уменьшить число судовъ въ заграничномъ плаваніи. Въ Средиземномъ морѣ къ концу года остался только одинъ фрегатъ «Ослябя», почему, съ Высочайшаго разрѣшенія, кон.-адм. Шестаковъ былъ отозванъ въ Петербургъ.

Въ 1862 году была послана на службу въ сибирскую флотилію построенная въ Гамбургѣ шкуна «Сахалинъ» (кап.-лейт. Корниловъ), которая вышла изъ этого порта 15 марта. Кромѣ того, на смѣну одного изъ клиперовъ, плававшихъ въ Тихомъ океанѣ, отправленъ изъ Кронштадта клиперъ «Жемчугъ» (кап.-лейт. Шварцъ) и къ берегамъ Америки клиперъ «Алмазъ» (кап.-лейт. Зеленый 5-й). Оба клипера вышли изъ Кронштадта въ исходѣ октября и въ Англіи остались на зимовку, для разныхъ передѣлокъ и исправлений.

Въ 1862 году возвратились изъ дальняго плаванія: фрегаты «Генераль-Адмиралъ», «Громобой» и «Олегъ» изъ Средиземнаго моря, и фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Гридень» и клиперъ «Стрѣлокъ» — изъ Тихаго океана.

Въ виду ограниченія плаваній заграницею судовъ, на которыя обыкновенно назначались для практики гардемарины и кондукторы, признано необходимымъ послать съ ними въ Атлантическій океанъ отдѣльное судно, фрегатъ «Дмитрій Донской», подъ командою кап.-лейт. Беклешева. Фрегатъ этотъ вышелъ изъ Кронштадта осенью и былъ въ плаваніи 10 мѣсяцевъ, посетивъ: Ниборгъ, Брестъ, Лисабонъ, Порто-Гранде, островъ Св. Екатерины и Рио-Жанейро.

Послѣ вскад-  
ры кон.-адм. Ле-  
совскаго къ бо-  
регамъ Америки,  
1863 годѣ.

Весною 1863 года натянутыя политическія обстоя-  
тельства, грозившія войною съ Англіею и Франціею,  
побудили войти въ ближайшія соображенія относи-  
тельно тѣхъ дѣйствій, которыя предстояли нашимъ  
морскимъ силамъ въ случаѣ разрыва съ западными  
державами. При условіи коалиціи противъ насъ двухъ  
главныхъ морскихъ державъ, нашъ балтійскій флотъ  
долженъ бы былъ въ водахъ этого моря по необходи-  
мости ограничить свою дѣятельность пассивной оборо-  
ной отдѣльных пунктовъ. Между тѣмъ мы имѣли уже  
въ то время въ нашемъ флотѣ суда, способныя по-  
мѣряться съ лучшими судами иностранныхъ флотовъ,  
имѣли опытныхъ флагмановъ, командировъ, офицеровъ,  
и команды. При такихъ условіяхъ, обрекать нашъ флотъ  
на пассивную роль значило бы не воспользоваться  
всеми его силами, и управляющій морскимъ мини-  
стерствомъ ген.-адъют. Краббе, завѣдывавшій въ то  
время, за нахожденіемъ Его Императорскаго Высоче-  
ства Генераль-Адмирала Намѣстникомъ въ Царствѣ  
Польскомъ, всеми частями морскаго управленія, соста-  
вилъ предположеніе о высылкѣ изъ Кронштадта особой  
эскадры въ Атлантическій океанъ для того, чтобы,  
распредѣливъ суда на торговыхъ путяхъ, наносить  
всевозможный вредъ обширнымъ торговымъ интере-  
самъ непріязненныхъ намъ державъ, а въ случаѣ,  
если окажется возможнымъ, то и нападать цѣлой  
эскадрой на слабыя мѣста непріятельскихъ колоній.  
Такую же задачу предполагалось возложить и на суда,  
плавающія въ Тихомъ океанѣ. Примѣры исторіи преж-



нихъ морскихъ войскъ и современные въ то время подвиги наскоро снаряженныхъ каперовъ южныхъ штатовъ Сѣверной Америки служили ручательствомъ въ томъ, что вредъ, который подобные крейсера въ состояніи были нанести непріятельской торговлѣ, могъ быть весьма значителенъ. Не подлежало сомнѣнію, что въ числѣ причинъ, заставлявшихъ Англію столь постоянно уклоняться отъ войны съ Американскими Штатами, занимали одно изъ первыхъ мѣстъ, если не первое мѣсто, опасенія, возбуждаемыя воспоминаніями объ убыткахъ, понесенныхъ англійскою морскою торговлею въ прошедшія войны съ Америкой, и потому было основаніе надѣяться, что появленіе нашей эскадры въ Атлантическомъ океанѣ могло имѣть въ то время на мирное окончаніе происходившихъ переговоровъ болѣе вліянія, нежели сухопутныя вооруженія, весьма мало угрожающія интересамъ морской торговой державы.

Генераль-адъютантъ Краббе представилъ эти свои соображенія на Высочайшее благоусмотрѣніе, и Государь Императоръ соизволилъ разрѣшить привести ихъ въ исполненіе, повелѣвъ при этомъ начальникомъ эскадры назначить контръ-адмирала Лесовскаго.

Возникновеніе, снаряженіе и отправленіе эскадры было, такъ сказать, провѣрочнымъ экзаменомъ для дѣятельности морскаго вѣдомства за все предыдущее время съ 1856 года. Недостаточно было бы мысли и рѣшимости, чтобы исполнить задуманное, если бы многолѣтніе предшествующіе труды не создали судовъ, способныхъ совершать дальнія плаванія и офицеровъ

и командъ способныхъ управлять ими. Разработка самаго предположенія также была возможна только благодаря большой массѣ свѣдѣній объ иностранныхъ портахъ и заграничныхъ моряхъ, свѣдѣній, приобрѣтенныхъ во время дальнихъ плаваній нашихъ судовъ и эскадръ. Исполненіе проекта, требовавшее необыкновенной быстроты и соблюденія величайшей тайны, было равнымъ образомъ возможно только при имѣніи наличныхъ запасовъ въ магазинахъ, а быстрота и тайна имѣли чрезвычайно важное значеніе при тогдашнемъ настроеніи враждебныхъ намъ кабинетовъ: они, получивъ свѣдѣніе о нашихъ приготовленіяхъ, могли бы постараться ускорить развязку польскаго вопроса, чтобы имѣть возможность воспрепятствовать выходу нашихъ судовъ изъ Балтійскаго моря.

Эскадра состояла изъ фрегатовъ: «Александръ Невскій» (кап. 1 р. Федоровскій) и «Пересвѣтъ» (кап.-лейт. Копытовъ), корветовъ: «Варягъ» (кап.-лейт. Лундъ) и «Витязь» (кап.-лейт. Кремеръ), клипера «Алмазъ» (кап.-лейт. Зеленой) и присоединившагося къ ней изъ Средиземнаго моря фрегата «Ослябя» (кап. 1 р. Бутаковъ). Она снаряжена была менѣе чѣмъ въ мѣсяцъ, и настоящая цѣль снаряженія была сообщена лишь начальнику ея и въ послѣднюю минуту командирамъ.

Суда вышли изъ Кронштадта по одиночкѣ, подъ видомъ смѣны судовъ эскадры, крейсерующей у курляндскихъ береговъ. 18 іюля флагманъ ночью перѣхалъ на фрегатъ «Александръ Невскій» и, снявшись съ раз-



свѣтомъ, соединился въ Финскомъ заливѣ съ прочими судами эскадры. Для снабженія ихъ топливомъ отправлены были изъ Кронштадта нагруженные углемъ два винтовые транспорта, которымъ отдано было приказаніе отвезти этотъ грузъ на эскадру, крейсерующую у курляндскихъ береговъ и, лишь выйдя въ море, они узнали настоящую цѣль своего назначенія и были направлены ко входу въ Малый Бельтъ, гдѣ, въ открытомъ морѣ, суда нагрузились углемъ. Вслѣдъ за тѣмъ, пройдя незамѣченною въ Нѣмецкое море, эскадра обогнула сѣверную оконечность Шотландіи и, переплывъ Атлантическій океанъ путемъ мало посѣщаемымъ торговыми судами, бросила якорь 24 сентября на Нью-Йоркскомъ рейдѣ.

Какъ снаряженіе и отправление эскадры, такъ и переходъ чрезъ Атлантическій океанъ были совершены такъ незамѣтно и удачно, что не только за границей, но и въ Россіи узнали о существованіи эскадры конт.-адм. Лесовскаго изъ американскихъ газетъ, когда русскій военный флагъ развѣвался уже на Нью-Йоркскомъ рейдѣ.

Въ то же время Свиты Ею Величества конт.-адм. Поповъ, который былъ постоянно посвящаемъ въ положеніе политическихъ дѣлъ, собравъ свою эскадру, на столько своевременно, на сколько то позволяло огромное разстояніе, отдаляющее его отъ столицы, быстро перебросилъ ее чрезъ Тихій океанъ и, въ ожиданіи скорого открытія военныхъ дѣйствій, сосредоточилъ свои силы въ С.-Франциско. Въ составѣ его

эскадры находились: корветы «Калевала» (к.-л. Желтухинъ), «Богатырь» (к. 2 р. Чебышевъ), «Рында» (лейт. Басаргинъ) и «Новикъ» (к.-л. Скрыплевъ), клиперъ «Абрекъ» (к. 1 р. Пилкинъ 1-й) и клиперъ «Гайдамакъ» (к.-л. Пещуровъ).

Это внезапное появленіе русскихъ эскадръ въ портахъ Американскаго Союза, лежащихъ въ двухъ океанахъ, раздѣляющихъ оба великіе материка земнаго шара, произвело впечатлѣніе тѣмъ болѣе сильное, что оно было совершенно неожиданно. Дѣйствительно, въ первый разъ съ основанія русскаго флота, часть его показала въ дальнихъ моряхъ въ ту минуту, когда готовившійся союзъ двухъ сильнѣйшихъ морскихъ державъ угрожалъ намъ нападеніемъ на наши собственные берега. Пребываніе нашихъ эскадръ въ Америкѣ было рядомъ торжествъ для нашихъ моряковъ, которымъ правительство и народъ Соединенныхъ Штатовъ спѣшили на перерывъ другъ передъ другомъ выразить чувства глубокой признательности къ Особѣ Государя за дружественное сочувствіе, выраженное Союзу въ трудную переживаемую имъ пору междоусобной войны, самая причина коей усиливала въ американскомъ народѣ дань высокаго и безпредѣльнаго уваженія къ Освободителю 22-хъ милліоновъ людей.

Другія плаванія въ 1863 году.

Изъ другихъ плаваній въ 1863 году надлежитъ сказать, что весною, по случаю ожидавшейся высадки на наши берега шаякъ польскихъ выходцевъ, клипера «Алмазъ» и «Жемчугъ» были вызваны изъ Англіи для крейсерства у курляндскихъ береговъ. Въ іюль фре-



гаты «Генераль - Адмиралъ», вмѣстѣ съ фрегатомъ «Олеги», былъ посланъ для конвоированія изъ Англіи построенной тамъ для нашего флота блиндированной батареи «Первенецъ», которая въ неоконченномъ видѣ вышла изъ Англіи въ самую критическую минуту производившихся тогда дипломатическихъ переговоровъ и прибыла въ Кронштадтъ благополучно. 16 сентября фрегатъ «Олеги» (кап. 1 р. Бирилевъ) и корветъ «Соколь» (кап.-лейт. Асланбековъ) были отправлены въ Средиземное море, для сопровожденія изъ Тулона въ Аенны короля Эллиновъ, но, не заставъ уже короля въ Тулонѣ, суда эти прошли прямо въ Пирей, откуда корветъ былъ отправленъ въ Севастополь.

Въ 1863 году возвратились изъ Тихаго океана въ Кронштадтъ: корветъ «Посадникъ», клипера: «Разбойникъ» и «Наѣздникъ» и транспортъ «Гилякъ». Съ этимъ рейсомъ транспортъ доставилъ изъ Остъ-Индіи грузъ тикку, необходимаго для броненоснаго судостроенія, который дорого обходился намъ на европейскихъ рынкахъ.

Къ сожалѣнію плаванія 1863 года не прошли безъ потерь для нашего флота.

14 сентября 1863 года корветъ «Новикъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Скрышлева, на пути изъ Хакодате въ Сантъ-Франциско, потерпѣлъ крушеніе у мыса де-Лосъ-Рейсъ.

Крушеніе корвета «Новикъ».

Корветъ вышелъ изъ Хакодате 18 августа и, находясь нѣсколько сѣвернѣе Сантъ-Франциско, былъ застигнутъ густымъ туманомъ. 14 сентября въ 6 часу

утра съ корвета увидѣли прибой передъ носомъ, дали задній ходъ, но волною буруна корветъ былъ выброшенъ на мель. Тогда былъ отправленъ на катерѣ мичманъ Гертнеръ въ Санъ-Франциско просить помощи у русскаго вице-консула, куда и достигнулъ чрезъ 36 часовъ. Команда корвета между тѣмъ перебралась на берегъ и размѣстилась въ палаткахъ изъ спасенныхъ парусовъ. Обратившись къ американскимъ властямъ, вице-консулъ получилъ въ свое распоряженіе пароходъ «Shubrik», на которомъ и прибылъ къ мѣсту крушенія. Корветъ ко времени этого прибытія былъ уже окончательно разбитъ.

Общимъ мнѣніемъ офицеровъ и консула рѣшено было переправить команду въ Санъ-Франциско на пароходъ «Shubrik», что и было совершено благополучно въ два рейса. Остатки же разбитаго корвета проданы съ аукціона за 1700 долларовъ.

Морской генераль-аудиторіатъ нашелъ командира корвета «Новикъ» виновнымъ въ томъ, что онъ, приближаясь къ берегу Калифорніи и окруженный туманомъ, не бросалъ лота, несмотря на то, что морской уставъ и самая осторожность обязывали его дѣлать промѣръ и при томъ возможно чаще, ибо корветъ, плывя по картѣ, на коей по малости ея масштаба не означено глубины, былъ окруженъ туманомъ, вполнѣнствіи весьма сгустившимся, и береговое теченіе не было совершенно извѣстно. Но изъ дѣла видно, что корветъ нуждался въ докѣ и командиръ имѣлъ основаніе спѣшить въ портъ, какъ для исправленія



судна, такъ и потому еще, что начальникъ эскадры обыкновенно требовалъ быстрого исполненія порученій, и при отправленіи корвета, въ виду тогдашнихъ политическихъ обстоятельствъ, именно приказалъ, чтобы командиръ торопился прибыть въ Санъ-Франциско. Однако всѣ эти причины не исключали необходимости быть командиру осторожнымъ для устраненія опасности судна, чрезъ что могло остаться неисполненнымъ самое порученіе, данное командиру начальникомъ эскадры, а потому причины эти, не могутъ вполнѣ оправдывать командира, хотя впрочемъ и уменьшаютъ его вину. Должно принять также во вниманіе, что требованія морскаго устава не были совершенно упущены изъ виду кап.-лейт. Скрыпчевымъ, ибо имъ было уже сдѣлано приготовленіе къ узнанію глубины. По этимъ соображеніямъ генераль-аудиторіатъ полагалъ, что кап.-лейт. Скрыпчевъ, за упомянутую неосторожность, повлекшую за собой гибель ввѣреннаго ему судна, а равно за недостатокъ наблюденія за имѣвшимися на корветѣ картами, подлежитъ исключенію изъ службы. Но, опредѣливъ Скрыпчеву наказаніе по буквѣ закона, генераль-аудиторіатъ не могъ не принять въ уваженіе къ облегченію участи подсудимаго: во 1-хъ, весьма хорошаго отзыва начальника эскадры о службѣ кап.-лейт. Скрыплева, во 2-хъ, прежней усердной его службы, въ продолженіе коей онъ удостоивался получать Всемилостивѣйшія награды, и въ 3-хъ, похвальной распорядительности его во время постигшаго корветъ несчастія. Въ виду этого генераль-ауди-

торіать полагаль, ходатайствовать предъ Его Императорскимъ Величествомъ вмѣсто исключенія кап.-лейт. Скрыплева изъ службы, считать его отрѣшеннымъ отъ должности командира. Обратясь затѣмъ къ оказавшемуся прикосновеннымъ къ сему дѣлу старшему штурманскому офицеру корвета, прап. Скребцову, который обнаружилъ отсутствіе должной внимательности, при пересмотрѣ имѣвшихся на корветѣ картъ, вслѣдствіе чего въ плаваніи корвета не воспользовались картою въ масштабѣ вдвое большемъ чѣмъ та, по которой шелъ корветъ, генераль-аудиторіать призналъ, что за такое упущеніе Скребцова слѣдовало бы предать суду, но, снисходя къ кратковременности службы этого офицера, въ продолженіе которой онъ могъ не усвоить еще себѣ вполне всю важность обязанностей штурманскаго офицера въ плаваніи, генераль-аудиторіать полагаль достаточнымъ ограничиться взысканіемъ съ Скребцова въ административномъ порядкѣ, а именно: обойти по линіи его производствомъ въ слѣдующій чинъ и не назначать старшимъ штурманомъ на суда въ теченіи двухъ кампаній.

На всеподданнѣйшемъ о семъ докладѣ морскаго генераль-аудиторіата, Государь Императоръ Высочайше соизволилъ положить собственноручно слѣдующую конфирмацію: «к. - л. Скрыплева никакому взысканію не подвергать, а въ прочемъ быть по сему».

Брушеніе шкуны «Первая».

26 октября 1863 года шкуна «Первая», состоявшая подъ командою лейтенанта Наумова, потерѣла крушеніе въ Сангарскомъ проливѣ. Слѣдуя изъ Хакодате



во Владивостокъ на зимовку, шкуна 26 октября встрѣтила въ морѣ сильный вѣтеръ, изорвавшій у нея паруса, вслѣдствіе чего ее бросило на каменный рифъ у ос. Нипона, гдѣ она и разбилась. Для спасенія команды, боцманъ Блиновъ, находившійся на шкунѣ, бросился въ воду съ линемъ, выплылъ на берегъ и перетащилъ туда перлень, по которому люди достигли благополучно берега, кромѣ одного матроса, сорвавшагося со скалы и утонувшаго.

Главный военно-морской судъ нашелъ, что ни со стороны командовавшаго шкуною, ни со стороны командира сибирской флотиліи не было по этому дѣлу никакихъ упущеній, которыя можно было бы признать причиною крушенія шкуны «Первая» и потому, относя гибель судна къ неизбѣжнымъ случайностямъ въ морѣ, — опредѣлилъ: бывшаго командира шкуны «Первая» лейт. Наумова отъ всякой отвѣтственности по настоящему дѣлу освободить; равнымъ образомъ и командира сибирской флотиліи не считать прикосновеннымъ къ настоящему дѣлу. Такое рѣшеніе Высочайше утверждено.

Съ наступленіемъ весны 1864 года, эскадра конт.-адм. Лесовскаго отозвана отъ береговъ Америки. Флагманъ, съ фрегатами «Ослябя» и «Пересвѣтъ» и корветомъ «Витязь», 20 іюля возвратился въ Кронштадтъ, совершивъ этотъ переходъ не заходя ни въ какіе порты. Изъ остальныхъ же судовъ эскадры: фрегатъ «Александръ-Невскій» направленъ на смѣну фрегата «Олегъ» въ Пирей, а корветъ «Варягъ» и клиперъ «Алмазъ»

1864 годъ.

пошли въ Тихій океанъ. Но по случаю пребыванія въ Ниццѣ Государыни Императрицы распоряженія эти были измѣнены. Фрегату «Олеѣ» было предписано остаться въ Средиземномъ морѣ и, вмѣстѣ съ фрегатомъ «Александръ-Невскій», перейти въ Виллафранку, куда 2 сентября 1864 года былъ посланъ изъ Кронштадта еще корветъ «Витязь».

Въ 1864 году былъ отправленъ къ устью Амура съ грузомъ транспортъ «Гилякъ» (кап.-лейт. Энквистъ), который вышелъ изъ Кронштадта 26 іюля. Кромѣ того, былъ посланъ 20 іюля въ Атлантическій океанъ для практики съ гардемаринами фрегатъ «Дмитрій Донской» (кап. 1 р. Майдель). Фрегатъ на этотъ разъ доходилъ до мыса Доброй Надежды.

Между тѣмъ клиперъ «Алмазъ», послѣ испытаннаго имъ жестокаго шторма, былъ вызванъ изъ Рио-Жанейро въ Европу и отправленъ также въ Виллафранку. Такимъ образомъ въ Средиземномъ морѣ образовался отрядъ изъ 4-хъ судовъ, на который былъ назначенъ флагманомъ Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Лесовской, поднявшій свой флагъ на фрегатѣ «Александръ-Невскій» 9 октября въ Ниццѣ. На этихъ судахъ въ концѣ года совершалъ переходы между Генуей, Виллафранкой, Ливорно и Ниццей Его Императорское Высочество Наслѣдникъ Цесаревичъ Николай Александровичъ.

Изъ судовъ, бывшихъ въ эскадрѣ Тихаго океана, корветъ «Варягъ» въ ноябрѣ былъ назначенъ для содѣйствія американской компаніи западныхъ телегра-



фовъ, въ работахъ по соединенію Америки съ Европою телеграфною линіею черезъ Сибирь. Корветъ «Рында» и клиперъ «Гайдамакъ» возвратились въ Балтійское море; первый изъ нихъ прибылъ въ Ревель, гдѣ и остался на зимовку въ исходѣ октября, а послѣдній пришелъ 23 октября въ Кронштадтъ.

Въ іюнѣ возвратились въ Кронштадтъ изъ Средиземнаго моря фрегаты «Ослябя» и «Пересвѣтъ» и корветъ «Витязь».

Особый отрядъ, состоявшій изъ корветовъ: «Рысь» и «Ястребъ», шкуны «Бомборы», винтового транспорта «Воинъ» и паруснаго транспорта «Днѣстръ», перевозилъ съ Кавказа въ турецкіе порты горцевъ, желавшихъ переселиться въ Турцію. На этихъ судахъ изъ разныхъ мѣстъ Кавказа было перевезено въ Кюстенджи 5711 человекъ горцевъ обоего пола.

Эскадрѣ Средиземнаго моря выпала печальная честь перевезти изъ Ниццы въ Кронштадтъ тѣло въ Бозѣ почившаго Наслѣдника Цесаревича Николая Александровича. При первомъ полученіи въ Виллафранкѣ извѣстія о кончинѣ Его Высочества, эскадра отопила реи, приспустила флаги, и каждые полчаса со всѣхъ судовъ производила пушечные залпы. 14 апрѣля тѣло Его Высочества было перенесено съ виллы Вермонтъ въ православную церковь, причемъ въ печальной процессіи принималъ участіе, кромѣ мѣстныхъ французскихъ войскъ, и десантъ нашей эскадры. Согласно Высочайшей волѣ, 16 апрѣля было назначено перенесеніе тѣла на эскадру. Для этого на пристани ожи-

1865 годъ.

дали процессію шлюпки со всей эскадры и барказъ съ «Олега», подъ балдахиномъ, назначенный для гроба. Когда духовенство у пристани совершило литію и похоронное пѣніе замолкло, со всѣхъ судовъ и съ крѣпости раздались пушечные выстрѣлы, подъ громъ которыхъ, при звукахъ военной музыки, гробъ, перенесенный на барказъ, предшествуемый, окруженный и сопровождаемый сотнями катеровъ и другихъ шлюпокъ, слѣдовалъ къ фрегату. Первою пріѣхала на фрегатъ Государыня Императрица съ Великими Княгинями; затѣмъ на баржѣ Его Величество Государь Императоръ съ Великими Князьями. Какъ только гробъ подняли выше сѣтокъ фрегата «Александръ Невскій», музыка заиграла: «Коль славенъ нашъ Господь въ Сіонѣ».

На слѣдующее утро вся эскадра, за исключеніемъ фрегата «Олего», снялась съ якоря, для перевезенія тѣла усоншаго Цесаревича въ Россію. Французскія суда провожали эскадру до Тулона. Эскадра, идя подъ парами, при легкомъ противномъ вѣтрѣ прибыла 21 апрѣля въ Гибралтаръ. 23-го къ эскадрѣ присоединился и фрегатъ «Олего», 25-го эскадра снялась съ якоря, для слѣдованія въ Лисабонъ, а корветъ «Витязь» былъ отосланъ въ Ферроль, а оттуда въ Плимутъ.

Вслѣдствіе противнаго вѣтра и зыби, эскадра только 28 апрѣля, въ 10 часовъ утра, бросила якорь въ Лисабонѣ. Здѣсь къ ней присоединились англійскій броненосный фрегатъ «Defense» и американскій пароходъ «Niagara», назначенные правительствами англійскимъ и



американскихъ соединенныхъ штатовъ сопровождать эскадру.

1-го мая эскадра снялась съ якоря, въ сопровожденіи «Defence», «Niagara» и двухъ португальскихъ военныхъ шкунъ. Португальскія суда къ вечеру отдѣлились отъ эскадры, а остальные суда 5 числа прибыли на Плимутскій рейдъ, гдѣ застали корветъ «Витязь», пришедшій двумя сутками ранѣе. Нагрузившись углемъ, эскадра съ «Витяземъ», «Niagara» и фрегатомъ «Liverpool» 7 мая снялась съ якоря. Черезъ два дня фрегатъ «Niagara» отдѣлился, а на слѣдующій день отдѣлился и «Liverpool». Съ 11 до 13 числа эскадра простояла въ Христіанзандѣ для нагрузки углемъ, а 13 числа вышла опять въ море. Корветъ «Витязь» пошелъ Зундомъ, остальные же суда Большимъ Бельтомъ. 14 мая, пройдя Скагенъ, эскадра была встрѣчена королевско-датскою яхтою «Квееръ», съ оберъ-гофмаршаломъ двора. На слѣдующій день, на якорѣ у Ниборга, посѣтили фрегатъ король датскій и кронъ-принцъ, по желанію которыхъ служили панихиду. Кронъ-принцъ, на своей яхтѣ, сопровождалъ эскадру до выхода изъ Большаго Бельта, гдѣ эскадра встрѣтила прусскій корветъ «Victoria», присоединившійся къ эскадрѣ. Около часа ночи эскадра бросила якорь около острова Альзена. Здѣсь погрузили уголь съ транспортовъ «Артельщикъ» и «Красная Горка», пришедшихъ съ углемъ изъ Кронштадта. Въ 2 часа утра фрегаты, клиперъ и прусскій корветъ снялись съ якоря; на слѣдующее утро, за Борнгольмомъ, эскадра встрѣтила корветъ «Витязь»,

а вечеромъ того же числа у Готланда прусскій корветъ отдѣлился отъ эскадры.

19 и 20 мая были самые трудные дни для плаванія эскадры: свѣжій, хотя и попутный SW доходилъ до степени шторма. 20-го числа въ 3 часа пополудни, эскадра бросила якорь у сѣверной деревни острова Готланда.

Между тѣмъ, въ Кронштадтѣ, всѣ суда, которыя должны были идти въ 1865 году въ плаваніе, вышли на рейдъ и построились въ длинную линію отъ меридіана Толбухина маяка до траверза Петергофа. Въ центрѣ эскадры находился корабль «Императоръ Николай 1-й» подъ флагомъ адмирала Новосильскаго. За Кроншлотомъ, на маломъ рейдѣ, начинался отрядъ броненосныхъ судовъ, подъ флагомъ контръ-адмирала Лихачева.

21 мая, въ 4 часа пополудни, фрегатъ «Александръ Невскій», при салютѣ со всѣхъ судовъ, подошелъ къ бочкѣ на маломъ рейдѣ и закрѣпился за нее; а вечеромъ перешелъ въ купеческую гавань. Тѣло Наслѣдника Цесаревича оставалось на немъ до 25 числа.

Въ 1857—1859 годахъ Его Высочество Генераль-Адмиралъ испытывалъ въ плаваніи въ Средиземномъ морѣ нашу винтовую эскадру, только что замѣнившую прежнюю парусную. Въ 1865 году на Его долю выпало испытаніе эскадры, состоявшей изъ судовъ совершенно новаго типа, — эскадры броненосныхъ судовъ, которой предстояло замѣнить винтовую.



Въ первыхъ числахъ іюля послѣдовало Высочайшее повелѣніе о назначеніи Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала начальникомъ эскадры броненосныхъ и винтовыхъ судовъ, для посѣщенія нѣкоторыхъ портовъ сосѣднихъ морскихъ державъ. Эскадра эта, состоявшая изъ 28 вымпеловъ, была раздѣлена на два отряда: морской и шхерный.

Первый отрядъ, подъ начальствомъ Его Высочества, состоялъ изъ фрегатовъ: «Генераль-Адмиралъ» и «Севастополь»; батарей: «Не тронь меня» и «Первенецъ»; корветовъ: «Витязь» и «Гридень» и клипера «Яхонтъ»; второй, подъ начальствомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Бутакова, изъ пароходо-фрегатовъ: «Владиміръ», «Соломбала» и «Храбрый», морской лодки «Горностай» и башенныхъ лодокъ: «Броненосецъ», «Вѣщунъ», «Единорогъ», «Колдунъ», «Лава», «Латникъ», «Перунъ», «Стрѣлецъ», «Тифонъ» и «Ураганъ». Флагманскимъ судномъ Его Высочество избралъ пароходо-фрегатъ «Рюрикъ». Независимо отъ двухъ отрядовъ, при эскадрѣ состояли: паровая яхта «Стрѣльна» и парусныя яхты: «Волна», «Забава» и «Викторія»; а для своевременной доставки угля и припасовъ, къ эскадрѣ были причислены паровые транспорты: «Артельщикъ» и «Красная Горка».

27 іюля вся эскадра собралась на Гренгамскомъ рейдѣ. Отсюда Его Императорское Высочество, съ частию эскадры, ходилъ въ Стокгольмъ. Затѣмъ весь шхерный отрядъ, батарея «Не тронь меня», яхты: «Волна» и «Стрѣльна», и транспорты: «Артельщикъ» и

«Красная Горка», отправлены въ Кронштадтъ; съ остальными же судами Его Высочество посѣтилъ еще Норчепингъ, Карльскрону и Копенгагенъ, и 20 августа возвратился на Кронштадтскій рейдъ.

Кромѣ судовъ эскадры Свиты Его Величества кон.-адм. Лесовскаго, въ 1865 году возвратились въ Кронштадтъ изъ заграничнаго плаванія: клиперъ «Абрекъ» и транспортъ «Гилякъ» изъ Тихаго океана. «Гилякъ» и на этотъ разъ доставилъ значительный грузъ тикю.

Для смѣны судовъ эскадры въ Тихомъ океанѣ, въ 1865 году изъ Кронштадта были отправлены въ июль корветъ «Аскольдъ» (кап.-лейт. Полозовъ) и въ августѣ клиперъ «Изумрудъ» (кап.-лейт. Брылкинъ). Флагманомъ же, на мѣсто кон.-адм. Ендогурова, отправленъ въ Тихій океанъ кон.-адм. Кернъ. Кромѣ упомянутыхъ судовъ ушли въ Николаевскъ предназначенныя для сибирской флотиліи: винтовая шкуна «Алеутъ» (кап.-лейт. Рогуля) и винтовая лодка «Соболь» (кап.-лейт. Пилкинъ). Оба судна вышли изъ Кронштадта 4 августа 1865 года. «Алеутъ» прибылъ къ мѣсту назначенія 13 июня, а «Соболь» 8 июня 1866 года.

Въ Средиземное море 4 августа отправленъ фрегатъ «Пересвѣтъ» (кап.-лейт. Копытовъ) и въ Атлантическій океанъ, для практическаго плаванія съ гардемаринами, фрегатъ «Дмитрій Донской» (кап. 1 р. Майдель). Фрегатъ этотъ находился въ плаваніи 9 мѣсяцевъ и доходилъ до Рио-Жанейро.

1866 годъ.

Въ маѣ 1866 года отрядъ, состоящій изъ фрегата «Ослябя» (кап. 2. р. Кремеръ) и корвета «Витязь»



(кап. 2 р. Зеленой), подъ флагомъ Свиты Его Величества кон.-адм. Посьета, вышелъ изъ Кронштадта въ Атлантическій океанъ, для морской практики Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича, исполнявшаго на фрегатѣ обязанности гардемарина. Суда доходили до острова Мадеры и въ началѣ сентября возвратились въ Кронштадтъ. Въ іюнѣ на смѣну фрегату «Пересвѣтъ» въ Средиземное море посланъ фрегатъ «Генераль-Адмиралъ» (кап. 1 р. Бутаковъ); въ августѣ изъ Кронштадта вышла въ составъ сибирской флотиліи лодка «Горностай» (кап.-лейт. Литке) и въ Тихій океанъ клиперъ «Всадникъ» (кап.-лейт. Михайловъ), взаменъ возвратившагося корвета «Богатырь»; наконецъ въ сентябрѣ въ Атлантическій океанъ отправленъ фрегатъ «Свѣтлана» (кап.-лейт. Дрешеръ), съ гардемаринами. Но въ этомъ же послѣднемъ мѣсяцѣ состоялось Высочайшее повелѣніе объ ограниченіи, по высшимъ государственнымъ соображеніямъ, смѣты морскаго министерства на будущіе годы нормою 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мил. руб. Это уменьшало средства морскаго министерства на 7 или на 8 мил. руб. въ годъ, и вынудило его между прочимъ отступить отъ системы морскаго образованія офицеровъ и командъ посредствомъ дальнихъ плаваній, системы, давшей такіе отличные результаты. Исключеніе было сдѣлано лишь въ пользу образованія гардемаринъ, посылка которыхъ въ практическое плаваніе въ океанъ приобрѣтала еще большую важность съ прекращеніемъ дальнихъ плаваній нашихъ судовъ, и для тѣхъ случаевъ,

которые обусловливаются нашими международными обязательствами. Вслѣдствіе этого, ушедшій въ Тихій океанъ клиперъ «Всадникъ» вызванъ обратно изъ Англіи, а судамъ, составлявшимъ эскадру кон.-адм. Керна въ Тихомъ океанѣ, было предписано немедленно слѣдовать въ Кронштадтъ.

Однако политическія обстоятельства потребовали въ слѣдующемъ же 1866 году дѣятельнаго плаванія нашихъ судовъ въ водахъ Средиземнаго моря.

Крейсерство у  
береговъ Кандін  
въ 1867 и 1868  
годахъ.

Возстаніе на островѣ Кандін, вспыхнувшее въ августѣ 1866 года, вынудило порту послать туда войска подъ командою Омера-паши и къ берегамъ острова часть флота. Военныя неудачи въ стычкахъ съ инсургентами до такой степени раздражили турокъ, что они начали вымѣщать свою досаду на беззащитныхъ христіанскихъ жителяхъ, и, разрушая все огнемъ и мечемъ, подняли окончательно противъ себя все населеніе Кандін. По донесеніямъ командировъ нашихъ судовъ, повсюду, гдѣ только прошла оттоманская армія, не оставалось ни одного дома, ни одного оливковаго дерева. Пашини предавались огню, монастыри и церкви разграбленію и поруганію; дряхлые старцы и семейства, не бывшіе въ силахъ укрыться въ горахъ отъ своихъ преслѣдователей, подвергались самому зѣбскому обращенію, дѣтей рѣзали на рукахъ матерей или бросали въ огонь; ушедшіе въ горы скитались безъ крова и пищи и погибали нерѣдко голодною смертію. Зарево пожаровъ, стоявшее надъ Кандіей, свидѣтельствовало о полномъ разореніи острова.



Судамъ нашимъ, плававшимъ въ Средиземномъ морѣ, даны были инструкціи содѣйствовать перевозкѣ кандіотскихъ семействъ въ Грецію, какъ скоро будетъ данъ примѣръ къ этому какою либо другою державою. При началѣ возстанія, находились въ греческихъ водахъ два нашихъ военныхъ судна: фрегатъ «Генераль-Адмираль» и пароходъ «Тамань», подѣ главнымъ начальствомъ контръ-адмирала Бутакова 3-го. Политическія обстоятельства вынудили Россію усилить этотъ составъ посылкою въ апрѣлѣ и іюнѣ 1867 года изъ черноморской флотиліи шкуны «Бомборы» (кап. 2 р. Банковъ) и корвета «Память Меркурія» (кап. 2 р. Станиславскій). Къ концу 1867 года прибыли изъ Кронштадта въ Пирей корветъ «Витязь» (кап. 2 р. Зеленой) и фрегатъ «Александръ Невскій» (кап. 2 р. Кремеръ), посланный на смѣну фрегата «Генераль-Адмираль». Затѣмъ, корветъ «Витязь» былъ смѣненъ, въ началѣ 1868 года корветомъ «Аскольдъ» (кап.-лейт. Казнаковъ), и, слѣдовательно, составъ эскадры Средиземнаго моря противъ первоначальнаго ея состава увеличился двумя корветами и шкуною.

Какъ скоро въ концѣ 1866 года англійская канонерская лодка доставила въ Пирей первую партію переселенцевъ съ Кандіи, въ числѣ 240 душъ, начальникъ эскадры кон.-адм. Бутаковъ сдѣлалъ распоряженіе начать перевозку семействъ русскими военными судами, тѣмъ болѣе, что въ то же время и турецкое правительство объявило, что оно не будетъ противиться этой вывозкѣ.

Съ 14 декабря 1866 по мартъ 1868 года, суда нашей эскадры были заняты непрерывною перевозкою кандіотскихъ семействъ съ различныхъ пунктовъ острова. Съ приближеніемъ нашего судна къ какому либо пункту берега жители толпами оставляли свои горы и спѣшили сѣсть на гребныя суда. Въ порывѣ нетерпѣнія они нерѣдко бросались съ берега въ воду, держа надъ головою дѣтей, чтобы не быть оставленными на берегу. Число партій перевозимыхъ нашими судами въ Пирей было различно: отъ 120 до 1175 душъ въ одинъ разъ. Въ началѣ эта перевозка не обошлась безъ недоразумѣній со стороны самихъ кандіотовъ. Въ первое время возстанія они подвергались вѣроломнымъ обманамъ турецкихъ крейсеровъ, которые, подъ флагомъ какой нибудь европейской державы, приди на видъ береговъ, спускали на воду гребныя суда и посылали ихъ къ берегу, чтобы возбудить надежду разоренныхъ жителей на спасеніе; но едва довѣрчивые ихъ нихъ собирались на берегу, какъ были осыпаны картечью. Наученные горькимъ опытомъ быть недоувѣрчивыми къ военнымъ судамъ, предлагавшимъ спасеніе, кандіоты, въ большемъ числѣ столпившіеся въ ущельѣ Триптити, встрѣтили гребныя суда фрегата «Генераль-Адмиралъ» непріязненными выстрѣлами.

Одновременно съ нашими судами дѣйствовали французскія, англійскія, итальянскія и австрійскія. Турецкіе военные крейсера слѣдили исключительно лишь за нашими судами, и при этомъ были даже случаи, когда при встрѣчѣ съ русскими судами обнаружива-



лись со стороны турокъ явная неприязнь и желаніе помѣшать перевозкѣ, не смотря на то, что Омеръ-паша получилъ приказаніе порты не только не препятствовать вывозкѣ, но и содѣйствовать ей. Такъ, въ іюль 1867 года, когда корветъ «Память Меркурія» шелъ къ берегамъ Кисамоса, произошла встрѣча съ турецкимъ военнымъ пароходомъ, имѣвшимъ борта открытыми съ готовою прислугою у орудій; тоже самое повторилось и съ корветомъ «Витязь» въ ноябрѣ того же года.

Всего перевезено съ Кандіи въ Пирей по 20 марта 1868 года на нашихъ судахъ 24.915 человѣкъ, преимущественно изъ Сфакіи, Канеи, съ мыса Лимини, залива Армиро и изъ ущелья Трипیتی. Изъ добровольныхъ пожертвованій офицеровъ нашихъ судовъ не разъ были собираемы суммы, для раздачи кандіотскимъ семействамъ на пути отъ Кандіи къ Пирею. Матросы дѣлились съ несчастными своимъ бѣльемъ, шили имъ рубашки, нянчались съ дѣтьми и вообще обнаружили столько добродушія въ этомъ христіанскомъ дѣлѣ, что заслужили удивленіе и благодарность не однихъ переселенцевъ, но и высшихъ слоевъ афинскаго общества.

Въ 1867 году, раннею весною, эскадрѣ Тихаго океана, состоявшей изъ корветовъ «Варягъ» и «Аскольдъ» и клипера «Изумрудъ» и находившейся на пути въ Кронштадтъ у береговъ Англіи, было предписано идти въ Ригу для принятія и доставленія въ Копенгагенъ Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цесаревича и Государыни Цесаревны, что эскадрою и было испол-

Прочія плаванія въ этихъ годахъ.

нено въ маѣ. 23 того же мѣсяца эскадра перешла въ Гельсиноръ, для принятія короля эллиновъ и затѣмъ 28 мая прибыла въ Кронштадтъ.

Въ томъ же 1867 году, возвратились въ Кронштадтъ изъ Средиземнаго моря фрегаты: «Пересвѣтъ» и «Генераль-Адмиралъ» и изъ Атлантическаго океана фрегатъ «Свѣтлана» съ гардемаринами. Взамѣнъ послѣдняго отправленъ въ Атлантическій океанъ фрегатъ «Дмитрій Донской» (кап.-лейт. Дрешеръ), который пробылъ въ этомъ плаваніи 8 мѣсяцевъ и возвратился въ 1868 году.

Въ 1868 году возвратился также въ Кронштадтъ изъ Средиземнаго моря корветъ «Витязь».

Что касается до плаванія Его Высочества Великаго Князя Алексія Александровича, то, посланный изъ Кронштадта 31 мая 1867 года въ Средиземное море на смѣну фрегата «Генераль-Адмиралъ», фрегатъ «Александръ Невскій» (кап. 2 р. Кремеръ) имѣлъ приказаніе ожидать въ Кадиксѣ Его Высочество; 27 іюня фрегатъ былъ уже въ Кадиксѣ, а 4 іюля, съ прибытіемъ на фрегатъ Его Высочества, генер.-адъют. Посетъ поднялъ свой флагъ, и 23 іюля отправился въ практическое плаваніе къ островамъ Зеленаго мыса, оттуда, минуя группу Азорскихъ острововъ, къ острову Св. Маріи, восточнѣйшему изъ этой группы. 21 августа фрегатъ возвратился въ Кадиксъ, и 26 августа отправился Средиземнымъ моремъ чрезъ Мессину въ Мальту, гдѣ сдѣлалъ запасъ угля, и 11 октября прибылъ въ Пирей. Его Высочество въ этотъ же день оставилъ



фрегатъ, поступившій въ распоряженіе начальника эскадры Средиземнаго моря.

Въ слѣдующемъ 1868 году фрегатъ прибылъ весною въ Черное море и 29 іюня вышелъ съ Его Высочествомъ изъ Потти подъ флагомъ генераль-адъютанта Посьета. Фрегатъ плавалъ въ Средиземномъ морѣ, заходилъ въ Алжиръ и на обратномъ пути въ Кронштадтъ у береговъ Ютландіи, 13 сентября, потерпѣлъ крушеніе.

Фрегатъ вступилъ въ Нѣмецкое море 10 сентября, и, подойдя ко входу въ Скагеракъ, взялъ курсъ на маякъ Хансгольмъ, лежащій на сѣверо-западномъ мысу Ютландскаго полуострова, чтобы, опредѣлившись по немъ, вступить въ Скагеракъ. Но, рассчитывая на скорость течения, имѣющаго направленіе вдоль Ютландскаго берега, фрегатъ измѣнилъ нѣсколько свой первоначально взятый курсъ, и, подвигаясь при усилившемся вѣтрѣ къ Хансгольмскому маяку, получилъ 13 сентября, въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часа ночи, три послѣдовательные удара въ подводную часть корпуса и остановился.

Предшествовавшія удару обстоятельства состояли въ томъ, что минутъ за 10 до него показался впереди, влѣво отъ курса, слабый бѣлый огонь. Капитанъ, остававшійся во всю ночь на верху, принялъ его за мачтовый огонь парохода, тѣмъ болѣе, что маякъ, который фрегату слѣдовало увидеть, какъ равно и Линдеснесскій, — оба вертящіеся, а видѣнный огонь качался. Не смотря однако на это, онъ уменьшилъ парусовъ, приказавъ привести сперва на два, потомъ

Крушеніе фрегата „Александръ Невскій“.

еще на одинъ румбъ, а вслѣдъ затѣмъ, увидавъ берегъ, положилъ право на бортъ, но въ то время, когда фрегатъ, повинаясь рулю, катился къ вѣтру, послѣдовалъ ударъ, показавшій всю крайность положенія фрегата. Вслѣдъ за этимъ капитанъ приказалъ разводить пары.

Удары слѣдовали одинъ за другимъ; свѣжій рифъ-марсельный вѣтеръ и волненіе, ударявшее въ лѣвую раковину, подвигали фрегатъ къ берегу, до котораго было не болѣе 3-хъ кабельтововъ. Изъ трюма доносили о прибытіи воды. Все это не позволяло вывести фрегатъ на глубину; оставалось безотлагательно принимать мѣры, дабы замедлить разрушеніе фрегата и успѣть спасти команду.

Адмиралъ приказалъ рубить мачты, дабы облегчить фрегатъ и предупредить разрушающее ихъ дѣйствіе на дно судна, или паденіе ихъ отъ силы повторявшихся ударовъ. Это было исполнено съ большою сноровкою. Гротъ, а потомъ и фокъ-мачта упали на правую сторону за бортъ, не задѣвъ ни одного человѣка. Гротъ-мачта уперлась нижнимъ концемъ въ дно моря, а верхнимъ оставалась нѣкоторое время на сѣткахъ. Капитанъ, озабочиваясь, чтобы съ перемѣною теченія не вынесло фрегата въ море, предложилъ отдать якорь и цѣпь его вышла постепенно до жвака-галса.

Бизанъ-мачта сама надломилась въ полусаженіи надъ палубой, но, прежде чѣмъ ее срубить, спустили съ боканцевъ оба катера; правый, адмиральскій, уцѣлѣлъ, лѣвый, — навѣтренный, вскорѣ опрокинулся и разбился у борта.



Послѣ паденія мачтъ, начали палить изъ пушекъ, чтобы извѣстить жителей о несчастіи, и вмѣстѣ съ тѣмъ приступили къ попыткамъ устройства сообщенія съ берегомъ. Въ это время машиною и людьми качали всѣ помпы, чтобы облегчить фрегатъ, начали выбрасывать за бортъ орудія и на случай окончательной гибели строить плоты. Ко всѣмъ этимъ работамъ были распределены офицеры.

Пальба изъ орудій продолжалась до разсвѣта, освѣщая своимъ заревомъ положеніе фрегата между бурунами. Одинъ изъ выстрѣловъ произошелъ преждевременно; имъ оторвало руку заряжавшему орудіе матросу и выбросило его за бортъ. Лейтенантъ Заринъ, находившійся при выбрасываніи орудій, услышалъ объ этомъ. Обвязавъ себя концемъ онъ бросился за раненымъ, самъ не умѣя плавать; но найдя его повисшимъ на концѣ, надъ водой, спустился подъ него, принялъ его на свои плечи, и такимъ образомъ спасъ несчастнаго, не предчувствуя собственной своей близкой кончины. Вмѣстѣ съ Заринымъ бросились спасать товарища еще два матроса. Раненому же, принесенному въ лазаретъ, спустя часть времени, докторъ Кудринъ, съ своими помощниками, отнялъ руку выше локтя. Операция эта произведена вполне успѣшно, не смотря на то, что была совершена при недостаточномъ свѣтѣ, во время самыхъ сильныхъ ударовъ и значительнаго движенія и треска, происходившаго въ окружавшихъ лазаретъ переборкахъ.

На водѣ были адмиральскій катеръ и шестерка,

спущенная изъ ростеръ. Остальныя шлюпки или были разбиты при паденіи мачтъ, или остались въ рострахъ. Съ первымъ разсвѣтомъ стали готовить адмиральскій катеръ для доставленія на берегъ конца, что было поручено мичману Остелецкому. Послѣдній отвалилъ съ полнымъ комплектомъ гребцовъ. Высокій бурнъ ставилъ катеръ поперекъ и грозилъ опрокинуть, а близъ берега сталъ заливать его и бить, и еслибы Остелецкій не догадался обрѣзать конецъ и этимъ не далъ катеру возможности быть выброшеннымъ на берегъ, то онъ неминуемо погибъ бы. При этомъ одного гребца выбило изъ катера и когда его вытащили изъ воды, то онъ былъ уже мертвъ. Такимъ образомъ при фрегатѣ осталась одна шестерка.

Когда разсвѣло и на ровномъ низменномъ берегу обозначились песчаные холмы и кое-гдѣ небольшіе крестьянскіе домики, тогда, по створамъ ихъ, ясно было, что фрегатъ постоянно подвигало впередъ и бокомъ ближе къ берегу. Чрезъ это якорная цѣпь, вытянувшись по направленію лѣваго траверса, вскорѣ лопнула. Тогда до берега оставалось не болѣе 150 саженъ.

Около этого времени показалась на берегу поставленная на колеса спасательная лодка; но прежде чѣмъ ее спустили съ тѣлѣжки и начали употреблять, прошло не мало времени. Между тѣмъ бросили съ берега первую ракету, которая, уклонившись отъ даннаго ей направленія, упала за кормой фрегата. Тогда лейтенантъ Искуль вызвался доставить на берегъ



конецъ на шестеркѣ и, получивъ разрѣшеніе, сталъ ее готовить вмѣстѣ съ гребцами-охотниками, присоединиться къ числу коихъ просилъ позволенія и лейтенантъ Заринъ. Шлюпка эта снаряжалась противъ правыхъ форрусленей и капитанъ, перейдя на бакъ, самъ распоряжался ея отправленіемъ. Во время ея изготовленія, бросили съ берега вторую ракету, которая, не долетѣвъ до фрегата, упала противъ носовой его части. Тогда капитанъ приказалъ шестеркѣ отвалить, дабы схватить ракету на водѣ; но прежде чѣмъ ее достигли, на берегу стали выбирать обратно конецъ. На приказаніе возвратиться къ фрегату, котораго они можетъ быть и не услышали, оба, Заринъ и Иксуль, знаками просили позволенія продолжать грести на берегъ. Въ виду большой возможности установить сообщеніе съ берегомъ, капитанъ разрѣшилъ имъ это, но черезъ нѣсколько минутъ, шлюпка поднятая высокимъ валомъ и поставленная поперекъ буруна, была опрокинута. Оба эти прекрасные юноши погибли, исполняя свой долгъ и жертвуя для общей пользы собою. Вмѣстѣ съ ними поглощены были волнами два матроса; другіе двое послѣ продолжительной борьбы съ теченіемъ и бурунами, достигли фрегата, а пятый былъ выброшенъ на берегъ, тоже живой. Вскорѣ, около полудня, съ берега бросили третью ракету, и какъ только она упала въ воду, тоже не достигнувъ до фрегата, матросъ Масленниковъ, съ концомъ, бросился съ кормы за нею, доплылъ до нея и доставилъ на фрегатъ. Это была минута, составившая

\*

эпоху въ этотъ ужасный день, и съ этого времени явилась надежда на спасеніе.

Чтобы подкрѣпить и согрѣть команду, большею частью промокшую, просвистали къ вину и роздали по получаркѣ.

Около того же времени спустили на воду спасательную лодку и нѣсколько разъ пробовали отвалить отъ берега, но каждый разъ ее выбрасывало обратно, пока, наконецъ, соединенными усиліями гребцовъ и береговыхъ жителей, ей не удалось дать достаточную скорость сквозь буруны. Когда она прибыла къ борту адмиралъ предложилъ Великому Князю Алексію Александровичу воспользоваться ею и ѣхать на берегъ вмѣстѣ съ другими, которымъ будетъ указано на ней отправиться. Но Его Высочество, не желая быть въ числѣ первыхъ лицъ, оставляющихъ фрегатъ, настоятельно просилъ позволить ему остаться до одной изъ слѣдующихъ шлюпокъ. Вполнѣ оцѣняя такую рѣшимость и готовность дѣлить общее несчастіе, адмиралъ отдалъ приказаніе отправить спасательную лодку безъ Великаго Князя. На ней сѣхали: лейтенантъ Тудеръ, какъ знающій шведскій языкъ, штабсъ-капитанъ Хохловъ, съ шканечными журналами и картами, и нѣсколько больныхъ, всего 8 человѣкъ. Высадивъ ихъ благополучно, хотя съ трудомъ, лодка дважды пыталась возвратиться на фрегатъ, но выбрасывалась обратно; въ послѣдній разъ она оказалась поврежденною въ своихъ воздушныхъ ящикахъ и тѣмъ окончилисъ ея дѣйствія.



Въ это же время и мѣстные рыбаки рѣшили идти къ фрегату на помощь; сперва одна рыбацкая лодка, потомъ другая, за нею третья, отважились спуститься съ берега и направиться къ фрегату.

Между тѣмъ, со времени полученія на фрегатѣ ракеты со шнуромъ, посредствомъ послѣдняго, передали на берегъ одинъ за другимъ нѣсколько тросовъ и наконецъ 8-ми дюймовый кабельтовъ, который вытянули и закрѣпили какъ на фрегатѣ, такъ и на берегу. Но тонкіе концы, долженствовавшіе служить для передвиженія шлюпки по кабельтову, запутались, хотя и были изъ манильского троса. Тогда лейтенанту Тудеру, бывшему на берегу, пришла счастливая мысль спустить снова фрегатскій катеръ и испытать передвигать его между фрегатомъ и берегомъ, посредствомъ другихъ двухъ такихъ-же концовъ, безъ помощи направляющаго кабельтова. Эта попытка исполнѣ удалась, и катеръ, хотя описывалъ каждый разъ значительную дугу, при каждой переправѣ наполнялся водою и былъ въ большой опасности, но, сдѣлавъ около 15-ти рейсовъ и принимая отъ 20 до 30 человѣкъ, одинъ спасъ большую половину команды. Мичманъ Остелецкій, не желая оставлять порученнаго ему катера, 11 разъ прѣзжалъ съ нимъ къ фрегату, постоянно обдаваемый бурунами и два раза выброшенный изъ него волнами. Въ первый изъ этихъ рейсовъ на катерѣ сѣхали: Великій Князь, состоящій при Его Высочествѣ флигель-адъютантъ Шиллингъ, тайн. совѣт. Веселаго, дѣйст. стат. совѣт.

Мечинъ, ревизоръ лейтенантъ Гессенъ съ денежнымъ сундукомъ и шнуровыми книгами, раненый комендоръ и 14 человекъ матросовъ. Это было около 3-го часа пополудни. Люди, бывшіе на верхней палубѣ и занятые устройствомъ плотовъ, поднявшись на сѣтки, слѣдили за катеромъ и, когда увидѣли Великаго Князя на берегу, сняли шапки и перекрестились. Съ началомъ успѣшныхъ рейсовъ катера, не прекратились однако опыты для устройства другихъ способовъ сообщенія съ берегомъ. Такъ по лееру, натянутому между фрегатомъ и берегомъ, начали передвигать спасательную бесѣдку, доставленную тоже командою спасательной лодки; но при первомъ опытѣ береговой конецъ лопнулъ, и всѣ были очень рады, когда успѣли притянуть обратно на фрегатъ гардемарина Прянишникова и матроса Масленникова, достигшихъ съ бесѣдкой уже середины разстоянія между фрегатомъ и берегомъ и подвергавшихся большой опасности быть выброшенными изъ нея. Пробовали тоже устроить змѣй, чтобы перебросить на берегъ конецъ, но безуспѣшно. Матросъ Жмурко вызвался доставить конецъ на берегъ и отправился съ нимъ вплавь, но теченіе стало относить его въ сторону и онъ былъ возвращенъ на фрегатъ. Все это время вѣтеръ продолжалъ дуть съ тою же силою, и волны, разбиваясь о фрегатъ, вливались въ порта, черезъ которые люди выбрасывали орудія, и не переставали обдавать команду. Удары продолжались, и фрегатъ, потрясаемый во всѣхъ своихъ членахъ, изгибался по направленію своей длины.



Эти изгибанія достигли наконецъ такой степени, что начали опасаться перелома фрегата на двѣ части. Течь продолжалась и вода уже вошла въ машинное отдѣленіе, откуда давно доносили о различныхъ поврежденіяхъ. Около 3 часовъ прибылъ на фрегатъ къ немалому всѣхъ удивленію, на одной изъ рыбацкихъ лодокъ, помощникъ завѣдывающаго спасательными станціями на западномъ берегу Ютландіи, г. Андерсонъ. Убѣжденный, что до ночи, когда будетъ необходимо прекратить перевозку, нельзя спасти болѣе половины команды, онъ пріѣхалъ, чтобы посовѣтовать средство—повалить фрегатъ палубой къ берегу, говоря, что иначе, какъ извѣстно изъ прежнихъ опытовъ, его положить на лѣвый бокъ, палубами къ морю и тогда волненіемъ неминуемо смоешь всѣхъ до послѣдняго человѣка и окончательно разобьетъ фрегатъ, разрушивъ первоначально палубы, слабыя въ сравненіи съ самимъ корпусомъ. Сбрасывая уже до того преимущественно орудія лѣвой стороны, дабы не имѣть ихъ подъ правымъ бокомъ фрегата, отчасти уже начали исполнять этотъ полезный совѣтъ.

Но, по милости Божіей, послѣ трехъ часовъ вѣтеръ началъ стихать, и перевозка пошла значительно успѣшнѣе. Около 5-ти часовъ на фрегатѣ уже оставалось не болѣе 200 человѣкъ и до берега не болѣе ста сажень; тогда явилась надежда, что къ ночи всѣ будутъ на берегу.

Полубарказъ, спущенный изъ ростеръ находчивостію и распорядительностію лейтенанта Дека, сдѣлалъ только

одну путину на берегъ, ибо первый опытъ показалъ, что опасно пускать на концахъ двѣ шлюпки, въ близкомъ одну отъ другой разстояніи. Шестъ плотовъ, изготовлявшихся назначенными на каждый нижними чинами и офицерами, остались безъ употребленія, и только четыре были сброшены въ воду.

Въ половинѣ 7-го часа, катеръ отвалилъ отъ фрегата въ послѣдній разъ. Тогда адмиралъ съ капитаномъ и старшимъ офицеромъ обошли всѣ палубы. Кромѣ ихъ троихъ въ послѣднюю рыбацкую лодку сѣли еще два боцмана, которымъ приказано было взять съ собою кормовой флагъ. Берега всѣ они достигли обдаваемые буруномъ и вышли на него при помощи выбѣжавшихъ къ нимъ навстрѣчу жителей и матросовъ. Вскорѣ затѣмъ стемнѣло.

Тутъ же на взморѣ былъ отслуженъ благодарственный молебенъ и вслѣдъ затѣмъ панихида по утопшимъ товарищамъ. Къ ночи всѣхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ мѣстные жители нашли возможность размѣстить по избамъ.

Такимъ образомъ окончился этотъ крайне тяжелый день. Генераль-адъютантъ Посыетъ, въ заключеніе своего донесенія объ этомъ несчастіи, представляетъ Его Высочеству Генераль-Адмиралу, что успѣхъ спасенія команды положительно должно приписать большому хладнокровію и распорядительности командира фрегата флигель-адъютанта Кремера, готовности и самоотверженію старшаго офицера капитанъ-лейтенанта Ермолаева, и всѣхъ гг. офицеровъ, примѣрному пове-



денію нижнихъ чиновъ въ продолженіе всего этого дня, начавшагося для команды 3-имъ часомъ ночи и окончившагося съ захожденіемъ солнца 13-го числа. Гибель лейтенантовъ Зарина и Иксуля, говоритъ генераль-адъютантъ Посыетъ, этихъ примѣрныхъ офицеровъ и прекрасныхъ юношей, составляетъ, конечно, какъ для насъ, такъ и для нашего флота неоцѣнимую, тяжелую потерю.

Датчане, жители мѣстечка Гарбооре, показали полное къ командѣ фрегата участіе и много человѣколюбія и, не смотря на весьма большое число офицеровъ и нижнихъ чиновъ, всѣхъ пріютили. Вся команда была расположена въ избахъ поселянъ, на протяженіи 14 верстъ отъ мѣста крушенія.

Команда фрегата была перевезена изъ Даніи въ Кронштадтъ на пароходо-фрегатахъ «Рюрикъ» и «Смѣлый», отправленныхъ нарочно съ этою цѣлію въ Копенгагенъ, и на датскомъ фрегатѣ. Фрегатъ же «Александръ-Невскій», по невозможности спасти его, проданъ на мѣстѣ крушенія въ частныя руки.

Военно-морской судъ с.-петербургскаго порта, разсмотрѣвъ дѣло о крушеніи фрегата «Александръ-Невскій», призналъ по оному виновными:

1) Генераль-адъютанта, вице-адмирала Посыета въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата «Александръ-Невскій», состоящей въ томъ, что при перемѣнѣ курса въ 8 часовъ вечера 12 сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста, онъ не принялъ въ сообра-

женіе указаній лоціи о теченіяхъ и не сдѣлалъ распоряженія о послѣдовательномъ бросаніи лота, послѣ перемѣны курса на NO 54°. При этомъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину обстоятельствъ.

2) Флигель-адъютанта капитана 1-го ранга Кремера въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата, состоящей въ томъ, что при совѣщаніи съ адмираломъ о перемѣнѣ курса, въ 8 часовъ вечера 12 сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста, не принялъ въ соображеніе указаній лоціи о теченіяхъ и не представилъ адмиралу о необходимости бросать лотъ, послѣ перемѣны курса, причемъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину обстоятельствъ.

3) Старшаго штурманскаго офицера, штабсъ-капитана Хохлова въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата, состоящей въ томъ, что при прокладываніи избраннаго адмираломъ курса въ 8 часовъ вечера 12-го сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста, онъ не обратилъ вниманія на указанія лоціи о теченіяхъ и лотъ и ушелъ внизъ, не дождавшись какія мѣры будутъ приняты относительно усмотрѣннаго огня, причемъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину обстоятельствъ.

и 4) Вахтеннаго штурманскаго офицера подпоручика Левицкаго въ неисполненіи своей обязанности.

Посему судъ опредѣлилъ:



генераль-адъютанту, вице-адмиралу Посьету объявить выговоръ въ приказѣ;

флигель-адъютанта капитана 1-го ранга Кремера подвергнуть аресту на гауптвахтѣ на одинъ мѣсяцъ;

корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитана Хохлова подвергнуть аресту на двѣ недѣли, и

подпоручика того же корпуса Левицкаго подвергнуть дисциплинарному взысканію въ административномъ порядкѣ по усмотрѣнію его начальства.

На всеподданнѣйшемъ о семъ докладѣ послѣдовала, 10 марта 1869 года Собственноручная Его Императорскаго Величества конфирмація:

«Во вниманіе къ особеннымъ заслугамъ генераль-адъютанта Посьета и флигель-адъютанта Кремера, лично Мнѣ оказаннымъ, а равно въ уваженіе геройскихъ подвиговъ и истинно молодецкаго, безъ исключенія всѣми чинами фрегата, исполненія своего долга, сопряженнаго съ самоотверженіемъ, повелѣваю: лицъ виновныхъ по дѣлу о крушеніи фрегата «Александръ Невскій» никакому взысканію не подвергать».

Съ 1869 года Его Императорское Величество соизволилъ даровать морскому вѣдомству нѣкоторыя средства для начатія вновь кругосвѣтныхъ плаваній, прекращенныхъ въ 1867 году, вмѣстѣ съ сокращеніемъ бюджета. Въ это время присутствіе нашей эскадры въ Тихомъ океанѣ было необходимо болѣе чѣмъ когда либо. Шедшее быстрыми шагами развитіе Японіи, усложненіе вопроса о Сахалинѣ, неспокойное по-

1869 годъ.

ложение населенія вдоль китайской нашей границы — все это требовало содѣйствія судовъ.

Желая сколь возможно скорѣе видѣть осуществленіе этой полезной мѣры, отмѣна которой особенно тягостно отразилась на личномъ составѣ флота, морское министерство отправило одно изъ судовъ, клиперъ «Всадникъ» (кап.-лейт. Михайловъ), въ Тихій океанъ на счетъ смѣты 1868 года. Въ навигацію же 1869 года, на счетъ 500 т. р., назначенныхъ въ дополненіе къ нормальной смѣтѣ морскаго министерства, для океанскихъ плаваній, снаряжено было для посылки въ Тихій океанъ еще три судна, подъ начальствомъ капитана 1-го ранга Пилкина: корветъ «Бояринъ» (кап.-лейт. Сѣрковъ), клиперъ «Гайдамакъ» (кап.-лейт. Колтовской) и клиперъ «Алмазъ» (кап.-лейт. Брылкинъ). Отрядъ этотъ вышелъ изъ Кронштадта 5 сентября.

Въ Средиземномъ морѣ въ 1869 году плавали изъ судовъ балтійскаго флота корветъ «Аскольдъ» и клиперъ «Яхонтъ», изъ судовъ черноморской флотилии шкуна «Псезуапѣ» и корветы «Львица» и «Память Меркурія». На корветѣ «Аскольдъ», который вмѣстѣ съ шкуной «Псезуапѣ» находился до того времени на станціи въ греческихъ водахъ, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ совершилъ въ іюлѣ переходъ изъ порта Маламокко близъ Венеціи въ Корфу, затѣмъ, по приходѣ къ нему на смѣну клипера «Яхонтъ» (кап.-лейт. гр. Литке), корветъ отправился въ Кронштадтъ, куда и прибылъ 30 сентября.

На клиперѣ «Яхонтъ» Его Высочество совершилъ



обратный путь въ Маламокко, и затѣмъ клиперъ вмѣстѣ съ шкуной «Псезуапе» принималъ участіе во всемирномъ событіи открытія Суэзскаго канала.

При торжествѣ открытія, происходившемъ 5 ноября, на клиперѣ, по Высочайшему повелѣнію, находился нашъ константинопольскій посолъ ген.-ад. Игнатъевъ. Для принятія посла клиперъ ходилъ въ Дарданеллы. Первою въ каналъ вступила яхта императрицы французовъ, за нею на разстояніи отъ одной до двухъ верстъ, суда съ другими августѣйшими особами, потомъ послы нашъ и англійскій, и далѣе до 40 военныхъ и коммерческихъ судовъ всѣхъ націй.

Изъ всѣхъ судовъ, шедшихъ по Суэзскому каналу, «Яхонтъ» имѣлъ наибольшее углубленіе, именно 16 фут. 8 дюм. До озера Тимсаръ, находящагося въ 77 километрахъ отъ Средиземнаго моря, глубина канала простиралась отъ 24 до 26 футъ, а потому для слѣдованія клипера не было препятствій. Не смотря на свою длину и на довольно чувствительные извороты канала, клиперъ, благодаря отличному управленію, ни разу не коснулся даже боковъ канала, имѣющаго въ основаніи 22 метра или 70 футъ ширины, т. е. немного менѣе одной трети длины клипера. Но далѣе озера близъ Серапеума каналъ имѣлъ лишь 16 фут. 2 дюйм. глубины, а потому въ озерѣ посолъ пересѣлъ на шкуну «Псезуапе», а клиперъ отправился обратно въ Средиземное море. Такимъ образомъ мѣсто клипера заняла шкуна, которая, 8-го ноября въ 1-мъ часу дня, вмѣстѣ съ другими судами и вступила въ Красное море.

На корветахъ «Львица» и «Память Меркурія» находились гардемарины и кондукторы, такъ какъ въ этомъ году посылка съ ними въ океанъ особаго фрегата была отмѣнена. Послѣ плаванія въ Черномъ морѣ эти корветы, подъ брейт-вымпеломъ кап. 2 р. Дрепера, перешли осенью сперва въ Константинополь, потомъ въ Пирей, затѣмъ ходили въ Мессину, Неаполь, Наваринъ и Сиру, посѣтили нѣкоторые изъ острововъ архипелага, и въ мартѣ 1870 года возвратились въ Севастополь.

Отрядъ съ Ихъ Императорскими Высочествами Алексіемъ Александровичемъ и Николаемъ Константиновичемъ, подъ флагомъ генер.-адъютанта Посьета, не ограничилъ въ 1869 году своего плаванія Финскимъ заливомъ, но, выйдя въ Балтійское море, посѣтилъ Травемиюнде и Карлскрону.

1870 годъ.

Для обратнаго плаванія Его Императорскаго Высочества Алексія Александровича изъ Архангельска, куда Великій Князь прибылъ сухимъ путемъ, были отправлены 20 мая изъ Кронштадта: корветъ «Варягъ» (фл.-адъют. Кремеръ), клиперъ «Жемчугъ» (кап.-лейт. Геркенъ) и шкуна «Секстанъ» (кап.-лейт. Шульцъ). Начальство надъ этимъ отрядомъ, до поступленія его въ распоряженіе генераль-адъютанта Посьета, было ввѣрено флигель-адъютанту Кремеру. Эта эскадра пришла на Двинской баръ 23 іюня.

3 іюля Его Высочество прибылъ на корветъ «Варягъ» и отправился съ эскадрою, подъ флагомъ генераль-адъютанта Посьета, въ Соловецкій монастырь,



откуда на монастырскомъ пароходѣ «Вѣра» посѣтилъ Кемь, Суму и Сороку.

Затѣмъ отъ Соловецкаго монастыря эскадра отправилась къ острову Новая Земля, и 12 того же іюля бросила якорь въ Костиномъ шарѣ. Пребываніе Его Высочества у Новой Земли продолжалось три дня, и ознаменовалось закладкою разборной избы, доставленной на островъ предъ приходомъ эскадры. Оставивъ 15 числа Новую Землю эскадра прошла вдоль Мурманскаго берега и 20 іюля бросила якорь въ Екатерининской гавани, гдѣ Его Высочество осматривалъ городъ Колу. Отсюда 21 іюля эскадра вступила снова въ океанъ для слѣдованія къ острову Исландіи, и Его Высочество на этомъ пути посѣтилъ главныя становища мурманскаго берега и норвежскіе города: Вадсѣ, Вардѣ, Гаммерфестъ и Тромсѣ. Изъ Гаммерфеста шкуна «Секстанъ» была отправлена въ Архангельскъ, а 10 августа клиперу «Жемчугъ» велѣно идти въ Кронштадтъ.

15 августа корветъ «Варягъ» бросилъ якорь на Рейкьявикскомъ рейдѣ ос. Исландіи. Посѣтивъ островъ и Гейзеръ, 21 августа Его Высочество оставилъ сѣверныя воды, и, минуя Шотландскіе и Оркнейскіе острова, вступилъ въ Нѣмецкое море, 2 сентября прибылъ на Копенгагенскій рейдъ, а 10-го того же мѣсяца въ Кронштадтъ.

Въ 1870 году были отправлены изъ Кронштадта осенью въ Тихій океанъ корветъ «Витязь» (кап. 2 р. Назимовъ) и клиперъ «Изумрудъ» (кап.-лейт. Кумани),

и для надобностей сибирской флотилии шкуны: «Ермакъ» (кап.-лейт. Рогуля) и «Тунгузъ» (кап.-лейт. Григорашъ)-

Корветы «Память Меркурія» и «Львица», подъ начальствомъ капитана 1 ранга Майделя, въ зиму 1870 и 1871 годовъ, какъ и въ предшествующемъ году, плавали въ Средиземномъ морѣ для практики съ гардемаринами, и возвратились въ Черное море въ апрѣлѣ 1871 года.

Клиперъ «Яхонтъ» въ теченіи 1870 года оставался въ Средиземномъ морѣ.

1871-1873 го-  
ды.

Въ 1871 году, для практическаго плаванія Его Высочества Великаго Князя Алексія Александровича, была снаряжена въ Кронштадтѣ, подъ флагомъ генераль-адъютанта Посѣта, особая эскадра изъ трехъ судовъ: фрегата «Свѣтлана» (кап. 1 р. Кремеръ), корвета «Богатырь» (кап. 2 р. Шафровъ) и клипера «Абрекъ» (кап.-лейт. фонъ Шанцъ). 21 августа эскадра вышла изъ Кронштадта и отправилась къ берегамъ Сѣверной Америки, зайдя на пути въ Копенгагенъ, Фальмутъ и Фунчаль; 6 ноября эскадра пришла на Санди-Хукскій рейдъ, гдѣ встрѣтила ее американская эскадра подъ флагомъ вице-адмирала Рауэна, ожидавшая здѣсь прибытія Его Высочества въ теченіи 40 дней. Сопровождаемый американскою эскадрою, Его Высочество прибылъ рѣкою Гудсонъ на Нью-Йоркскій рейдъ. Пребываніе нашей эскадры въ Америкѣ ознаменовалось длиннымъ рядомъ торжествъ въ честь Его Высочества.

Въ январѣ 1872 года эскадра генераль-адъютанта



Посыета оставила Нью-Йоркъ и направилась къ острову Гаваннѣ, а отсюда въ Рио-Жанейро, причемъ клиперу «Абрекъ» было приказано отдѣлиться и идти къ устью Амура. Фрегатъ «Свѣтлана» и корветъ «Богатырь» прибыли въ Рио-Жанейро уже 16 мая, пройдя разстояніе 6,150 миль въ 48 дней. Здѣсь Его Высочество, по случаю исправленія фрегата и приготовленій его къ зимнему плаванію по Индѣйскому морю, оставался до 28 мая. Императоръ и императрица бразильскіе нѣсколько разъ посѣщали фрегатъ «Свѣтлана». 25 іюня Его Высочество прибылъ въ Саймонсъ-бей, пройдя отъ Рио-Жанейро разстояніе 3,500 миль въ 24 дня, съ заходомъ въ Столовую бухту. 8 іюля, выйдя изъ Саймонсъ-бея, эскадра, чрезъ Зондскій проливъ, достигла 7 августа Батавіи, и, посѣтивъ Сингапуръ, вступила въ Китайское море, а 31 числа пришла въ Гонг-Конгъ. Корветъ «Богатырь» остался здѣсь для исправленій въ машинѣ, «Свѣтлана» же съ Его Высочествомъ отправилась чрезъ Формозскій проливъ въ Нагасаки, куда прибыла 15 октября. Здѣсь на рейдѣ находились: корветъ «Витязь», подъ флагомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Федоровскаго, смѣнившаго капитана 1 р. Пилкина лѣтомъ 1871 г., лодка «Моржъ», японскій корветъ «Нисъ-синъ-канъ», французскій авизо и англійскіе лодка и транспортъ. 24 октября фрегатъ «Свѣтлана», въ сопровожденіи корветовъ «Витязь» и «Нисъ-синъ-канъ», сдѣлалъ переходъ чрезъ Симоносакскій проливъ въ Кобе, а затѣмъ—въ Йокагаму, и 4 ноября Его Высочество, по

приглашенію Микадо, съ экстреннымъ поѣздомъ отправился въ Іедо.

Во время отсутствія Великаго Князя, въ Іокагамѣ собралась японская эскадра, состоявшая изъ броненоснаго фрегата, двухъ деревянныхъ корветовъ и трехъ шкунъ, и прибыли наши корветы: «Богатырь» изъ Нагасаки и «Бояринъ» изъ Владивостока.

13 ноября Микадо прибылъ въ Іокагаму, и на катерѣ, подъ своимъ штандартомъ, въ сопровожденіи Великаго Князя, отправился на японскій броненосный корветъ, гдѣ вмѣстѣ съ своимъ штандартомъ, приказалъ поднять флагъ Его Высочества и потомъ показывалъ батарею и жилую палубу броненосца. Послѣ того, Микадо посѣтилъ фрегатъ «Свѣтлана», гдѣ былъ встрѣченъ съ императорскими почестями, по уставу, и гдѣ былъ поднятъ японскій императорскій штандартъ. На фрегатѣ Микадо было показано артиллерійское ученье съ вызовомъ abordажныхъ и пожарныхъ партій, а потомъ на трехъ нашихъ корветахъ было произведено парусное ученье и, въ заключеніе, гонка гребныхъ судовъ на веслахъ. Затѣмъ вся японская эскадра снялась съ якоря и подъ парами проходила послѣдовательно мимо фрегата съ людьми, поставленными на вантахъ, и были произведены нѣкоторые маневры съ палбою. Микадо изъявилъ свое полнѣйшее удовольствіе и благодарность за все видѣнное имъ, и, по окончаніи маневровъ, принялъ завтракъ на фрегатѣ.

16 ноября Его Высочество оставилъ Іокагаму, въ со-



провожденіи корвета «Витязь» и японскаго корвета «Нисъ-синъ-канъ», для слѣдованія въ Хакодате и Владивостокъ; корветы же «Богатырь» и «Бояринъ» оставлены въ Иокагамѣ, первый — для занятія станціи, второй — для слѣдованія отсюда обратно въ Россію.

Его Высочество прибылъ въ Хакодате 21 ноября, а 4 декабря, при морозѣ въ  $11\frac{1}{2}^{\circ}$  R, «Свѣтлана» достигъ Владивостока, гдѣ засталъ пришедшій наканунѣ корветъ «Витязь». Одновременно съ фрегатомъ, пришелъ во Владивостокъ и клиперъ «Абрекъ» изъ Нагасаки. Вслѣдствіе полученнаго повелѣнія Государа Императора отложить возвращеніе Его Высочества чрезъ Сибирь до весны, эскадра вернулась въ Нагасаки 14 декабря, а оттуда отправилась въ Гонг-Конгъ, куда пришла 3 января 1873 года.

Затѣмъ, совершивъ плаваніе въ Манилу, эскадра 4 февраля возвратилась въ Гонг-Конгъ. На этомъ обратномъ пути, Его Высочество посѣтилъ Филиппинскіе острова. При помощи нанятаго частнаго парохода, Его Высочество съ генераль-адъютантомъ Посѣетомъ осматривалъ лежащіе по р. Ян-ци-киангу китайскіе порты; послѣ чего эскадра, въ концѣ марта, перешла въ Нагасаки. Совершивъ плаваніе Японскимъ моремъ, Его Высочество 23 апрѣля прибылъ въ заливъ Посѣта, а 27 числа, перейдя во Владивостокъ, оставилъ фрегатъ, и отправился обратно сухимъ путемъ.

Такъ какъ на основаніи Высочайшаго повелѣнія 1 августа 1871 года посылка гардемаринъ на отдѣльныхъ учебныхъ отрядахъ была отмѣнена, то съ этого

времени гардемарины, кромѣ заграничныхъ плаваній стали назначаться для практическихъ занятій на броненосную эскадру и на артиллерійскій отрядъ.

Что же касается до плаваній въ 1871—1873 годахъ другихъ нашихъ судовъ, то они были слѣдующія:

Въ Средиземное море были посланы въ іюнѣ 1871 года клиперъ «Жемчугъ» (кап.-лейт. Геркенъ), а въ ноябрѣ 1872 года пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» (кап.-лейт. Боиль) и пароходъ «Эрикликъ» (кап.-лейт. Горь). Суда эти, подъ флагомъ контръ-адмирала Бутакова, соединились къ январю 1873 года въ Неаполѣ, по случаю пребыванія въ Соренто Ея Императорскаго Величества Государыни Императрицы. 24 апрѣля пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» былъ отозванъ въ Копенгагенъ. По отъѣздѣ же Ея Величества изъ Италіи, пароходъ «Эрикликъ» отправился въ Черное море, а клиперъ «Жемчугъ» въ Кронштадтъ. Въ 1872 году былъ посланъ въ Средиземное море первый нашъ броненосецъ фрегатъ «Князь Пожарскій» (кап. 2 р. Бассаргинъ). Фрегатъ вышелъ изъ Кронштадта 31 іюля, и, испытавъ свѣжій вѣтеръ, благополучно прибылъ въ Пирей.

Для плаванія въ Тихомъ океанѣ были посланы изъ Кронштадта осенью 1872 года корветъ «Аскольдъ» (кап.-лейт. Тыртовъ), пробывшій въ этомъ плаваніи около 5 лѣтъ, и осенью 1873 года два клипера: «Всадникъ» (кап.-лейт. Новосильскій) и «Гайдамакъ» (кап.-лейт. Тыртовъ).

Въ теченіи сказаннаго періода времени возвратились



въ Кронштадтъ: изъ Средиземнаго моря въ 1871 году клиперъ «Яхонтъ», въ 1873 году клиперъ «Жемчугъ» и пароходо-фрегатъ «Рюрикъ», и изъ Тихаго океана въ 1871 году клиперъ «Всадникъ»; въ 1872 году клипера «Гайдамакъ» и «Алмазъ», и въ 1873 году фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Бояринъ» и клиперъ «Изумрудъ». Въ 1873 г. кон.-адм. Федоровскаго смѣнилъ кон.-адм. Брюммеръ.

Въ заключеніе надлежитъ упомянуть объ одномъ событіи, побудившемъ наше судно принять участіе во внутреннихъ дѣлахъ Японіи.

Когда наша эскадра въ январѣ 1873 года стояла въ Нагасаки, жители этого города были встревожены слухомъ о вспыхнувшемъ въ сосѣдней провинціи Хизенъ народномъ возмущеніи, которое угрожало Нагасакскимъ жителямъ. Прибывшій 9 февраля на корветъ «Богатырь» германскій консулъ сообщилъ, что 5,000 инсургентовъ уже находятся вблизи Нагасаки, и что мѣстный губернаторъ, не имѣя достаточно гарнизона, не въ силахъ оказать сопротивленія. По просьбѣ консула, корветъ произвелъ демонстрацію свозкою десанта въ европейскую часть города. Это же обстоятельство привлекло изъ Шанхая англійскую канонерскую лодку, американскій корветъ и японскія военныя суда. Повтореніемъ демонстраціи со всѣхъ этихъ военныхъ судовъ опасность для Нагасаки отстранена и войска Микадо подавили возстаніе окончательно.

Въ 1874 году зимою, по случаю пребыванія въ Сен-Ремо, въ Италіи, Ея Императорскаго Величества

1874 и 1875 го-  
ды.

Государыни Императрицы, находились въ Виллафранкѣ: прибывшій изъ Пирея броненосный фрегатъ «Князь Пожарскій», на которомъ имѣлъ свой флагъ кон.-адм. Бутаковъ, и присланныя изъ Кронштадта яхты: сперва «Царевна» (кап. 2 р. Рогуля), а потомъ яхта «Штандартъ» (кап.-лейт. Лазаревъ). Яхта «Царевна» 19 декабря отправилась отсюда далѣе въ Черное море, а яхта «Штандартъ», по отбытіи Ея Величества изъ Италіи, вышла въ началѣ апрѣля обратно въ Кронштадтъ.

Въ концѣ апрѣля Его Императорское Величество Государь Императоръ изволилъ предпринять путешествіе въ Англію по желѣзной дорогѣ до Флиссингена, а оттуда моремъ на яхтѣ «Держава», сопровождать которую была назначена яхта «Ливадія», вышедшая изъ Николаева 15-го марта и прибывшая въ Флиссингенъ 14 апрѣля. Яхта «Держава» оставила Кронштадтскій рейдъ 21-го апрѣля и пришла въ Флиссингенъ 29-го апрѣля. Вечеромъ 30 апрѣля изволилъ прибыть на яхту Его Императорское Величество Государь Императоръ, въ сопровожденіи Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича. Яхта отвалила отъ пристани подъ проводкою лоцманскаго старшины и, при выходѣ изъ гавани, коснулась мели. Вслѣдствіе чрезвычайно быстрой убыли воды яхта не могла сняться и принуждена была остаться на мели всю ночь до слѣдующей полной воды. На слѣдующее утро, при полной водѣ, былъ данъ задній ходъ, отчего яхта легко со-



шла съ мели и вышла въ море, взявъ курсъ по приказанію Государя Императора въ Дувръ. По прибытіи около 7 ч. вечера въ Дувръ, Его Императорское Величество изволилъ оставить яхту. На другой день яхта «Держава» и сопровождавшая ее яхта «Ливадія» перешли въ Гревзендъ, гдѣ оставались до 9-го мая.

Въ 3½ часа пополудни 9-го мая, по прибытіи на яхту «Держава» Государя Императора, обѣ яхты оставили Гревзендъ и пошли въ Флиссингенъ, куда прибыли 10-го мая. Въ тотъ же день Его Императорское Величество, оставивъ яхту, изволилъ отправиться по желѣзной дорогѣ въ обратный путь. Принявъ уголь, яхты вышли изъ Флиссингена: «Держава» для слѣдованія въ Кронштадтъ, а «Ливадія» въ Гавръ, для установки электро-магнитной машины. 6-го іюля яхта «Ливадія» вернулась въ Николаевъ.

Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ, по прошествіи всей школы морскаго практическаго образованія въ дальнихъ плаваніяхъ, начиная съ званія гардемарина и кончая старшимъ офицеромъ фрегата «Свѣтлана», былъ назначенъ въ 1875 году командиромъ этого фрегата. На долю «Свѣтланы» выпало въ это время трудное и продолжительное плаваніе въ Средиземномъ морѣ и Атлантическомъ океанѣ. 3 іюня 1875 года фрегатъ «Свѣтлана» отправился изъ Кронштадта въ Средиземное море и въ іюль, въ Кадиксъ, поступилъ въ составъ эскадры контръ-адмирала Бутакова, поднявшаго на немъ свой флагъ.

Изъ болѣе выдающихся плаваній судовъ эскадры Тихаго океана въ этихъ годахъ было плаваніе клипера «Всадникъ».

Китайское правительство изъявило желаніе закрыть для европейскихъ пароходовъ сѣверный рукавъ рѣки Ян-ци-кианга у города И-ченъ, вдоль острова Ли-sze, такъ какъ въ этомъ рукавѣ пароходы разводятъ волненіе, не безопасное для большого количества нагружающихся солью китайскихъ джонокъ, имѣющихъ тамъ свою пристань. Въмѣсто этого рукава правительство предложило другой путь пароходамъ,—рукавъ, идущій по южную сторону названнаго острова. Этотъ послѣдній путь былъ уже осмотрѣнъ англійскимъ и американскимъ адмиралами по просьбѣ ихъ представителей въ Пекинѣ, и нашъ посланникъ просилъ начальника отряда сообщить въ свою очередь его мнѣніе. Начальникъ отряда на клиперѣ «Всадникъ» самъ осмотрѣлъ оба рукава и нашелъ сѣверный рукавъ дѣйствительно неудобнымъ для пароходовъ, по причинѣ большого скопленія въ немъ китайскихъ джонокъ. Другой же рукавъ найденъ длиннѣе перваго на 1½ мили, но представляющимъ удобства для плаванія коммерческихъ пароходовъ, какъ болѣе широкій и глубокій. На клиперѣ во время плаванія находился, заявившій желаніе быть при осмотрѣ, австрійскій посланникъ.

Клиперъ «Всадникъ» участвовалъ также въ приѣмѣ острова Сахалина отъ японскаго правительства и въ сдачѣ послѣднему Курильскихъ острововъ, во исполненіе трактата, заключеннаго съ Японіей 25 апрѣля



1875 года. Назначенная для этой цѣли коммисія раздѣлилась въ Хакодате на двѣ части, изъ которыхъ одна должна была идти на клиперѣ «Всадникъ» къ Сахалину, а другая—на японскомъ суднѣ къ Курильскимъ островамъ. Съ 27 августа до 14 сентября клиперъ обошелъ восточный, южный и западный берега острова, и въ 17 мѣстахъ высаживалъ на берегъ коммисію, иногда въ пунктахъ вовсе не обозначенныхъ на картѣ. 7 сентября въ 11 часовъ состоялся въ заливѣ Анива формальный пріемъ Сахалина во владѣніе Россіи. Спускъ японскаго флага въ Кусунъ-Котангѣ и подъемъ взамѣнъ его русскаго сопровождался салютомъ съ клипера, японскаго корвета и береговой батареи; послѣ чего находившіеся на берегу солдаты сибирскаго баталіона и взводъ команды съ клипера прошли съ музыкой церемоніальнымъ маршемъ, а суда расцвѣтились флагами. 12 сентября въ 9 часовъ вечера, противъ селенія Уссуру, составлявшаго самое сѣверное японское владѣніе на западномъ берегу Сахалина, произошелъ на японскомъ пароходѣ «Хакодате-Мару» размѣнъ документовъ между уполномоченными отъ обоихъ правительствъ.

Осенью 1874 года отправился въ Тихій океанъ чрезъ Суэзкій каналъ корветъ «Баянъ» (кап.-лейт. Боиль). На пути онъ заходилъ въ Рагузу, чтобы передать князю черногорскому паровой катеръ, построенный по Высочайшему повелѣнію въ кронштадтской шлюпочной мастерской въ подарокъ князю. Возвратились: изъ Тихаго океана въ 1874 году корветъ «Витязь», а

въ 1875 году корветъ «Богатырь»; изъ Средиземнаго моря въ 1875 году фрегатъ «Князь Пожарскій».

Устройство складочнаго мѣста въ Нагасаки.

Еще въ 1870 году начальникъ нашихъ судовъ въ Тихомъ океанѣ, кон.-адм. Пилкинъ, нанялъ срокомъ на 10 лѣтъ въ японскомъ портѣ Нагасаки, близъ деревни Иноса, участокъ земли въ 160 кв. саж. для исправленія на немъ гребныхъ судовъ и для устройства бани, составляющей существенно гигиеническое условіе для здоровья командъ. Генераль-адъютантъ Посѣтъ, въ бытность свою съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексіемъ Александровичемъ въ Японіи, призналъ необходимымъ увеличить этотъ участокъ съ тѣмъ, чтобы на немъ, безъ стѣсненія, можно было устроить, кромѣ бани, еще шлюпочный сарай, кузницу, кухню и госпиталь. Согласно этому, морское министерство испросило Высочайшее разрѣшеніе на заключеніе съ японскимъ землевладѣльцемъ дополнительнаго контракта, на наемъ участка земли въ 136 квад. саж., на 10 лѣтъ, считая съ 1 іюля 1875 года, съ платою по 233 мексиканскихъ доллара въ годъ. Всѣ нужныя для нашихъ судовъ постройки, а равно пристань возведены на нанятомъ участкѣ въ слѣдующемъ 1876 году, и съ этой поры наши суда ежегодно ими пользуются.

1876 и 1877 г.-  
ам.

Лѣтомъ 1876 года въ Средиземное море отправлены изъ Кронштадта три судна: фрегатъ «Петропавловскъ» (кап. 1 р. Корниловъ), подъ флагомъ Свиты Его Величества кон.-адм. Федоровскаго, корветъ «Богатырь» (кап. 1 р. Шафровъ) и клиперъ «Крейсеръ» (кап.-лейт. Назимовъ).



25 апрѣля 1876 года, въ Афинахъ было получено первое извѣстіе объ убіеніи въ Салоникахъ консуловъ германскаго и французскаго. 26 числа контръ-адмиралъ Бутаковъ получилъ предписаніе объ отправленіи въ Салоники корвета «Аскольдъ» для охраненія, въ случаѣ нужды, чиновъ нашего консульства и русскихъ подданныхъ. «Аскольдъ» прибылъ въ Салоники 28 апрѣля. На рейдѣ находились слѣдующія военныя суда: англійская канонерская лодка «Bittern», французская «Gladiateur», греческая шкуна «Саламанія» и турецкая эскадра подъ флагомъ вице-адмирала Мехмедъ-паши. Всѣ суда, кромѣ турецкихъ, имѣли свои флаги приспущенными до половины, чему послѣдоваль немедленно корветъ «Аскольдъ», а затѣмъ, приспустили флаги и суда эскадры вице-адмирала Мехмедъ-паши.

29-го, прибылъ на рейдъ изъ Пирея греческій броненосецъ «Король-Георгъ»; 30 апрѣля итальянскій броненосный фрегатъ «Mafia-Ria», французскій корветъ «Chateau-Renaud» и турецкій фрегатъ «Мохбіаръ» съ десантомъ въ 100 человѣкъ.

Въ день прихода корвета «Аскольдъ», согласно заявленію нашего консула, отправлены съ корвета на берегъ въ домъ консульства 4 матроса, при палахахъ и револьверахъ.

4 мая пришелъ въ Салоники фрегатъ «Свѣтлана», находившійся до этого времени въ плаваніи между Пиреемъ и Неаполемъ. Контръ-адмиралъ Бутаковъ перенесъ свой флагъ съ корвета «Аскольдъ» на фрегатъ «Свѣтлана».

Въ то время, когда фрегатъ «Свѣтлана» становился на якорь, на берегу, у самого моря, происходила казнь шести убійцъ консуловъ. При совершеніи казни, для засвидѣтельствванія ея, согласно приглашенію слѣдственной комисіи, съ каждаго военнаго судна находилось по одной шлюпкѣ съ офицеромъ.

9-го апрѣля состоялись торжественныя похороны убитыхъ консуловъ, наканунѣ коихъ комиссары Порты и делегаты Германіи и Франціи обратились къ кон.-адм. Бутакову письменно, прося его пригласить командировъ и офицеровъ всѣхъ иностранныхъ военныхъ судовъ принять участіе въ погребеніи консуловъ, и прислать отъ каждой націи почетный караулъ въ 15 человекъ. Эти караулы занимали мѣста по обѣимъ сторонамъ погребальной процессіи, и порядокъ ихъ расположенія согласовался со старшинствомъ пословъ и посланниковъ въ Константинополь. Послѣ этого фрегатъ «Свѣтлана» перешелъ въ Пирей.

Между тѣмъ, нѣкоторые приговоры слѣдственной комисіи военнаго суда надъ виновными по дѣлу объ убійствѣ консуловъ не были утверждены въ Константинополь, куда былъ перенесенъ судъ для окончательнаго рѣшенія. Вслѣдствіе этого, делегаты Германіи и Франціи, по распоряженію своихъ пословъ, оставили Салоники, и 1 іюня также отправились въ Константинополь. Одновременно съ этими перемѣнами контръ-адмиралъ Бутаковъ получилъ депешу отъ нашего посла въ Константинополь, перейти съ корветомъ «Аскольдъ» въ Смирну.



6 іюня контръ-адмиралъ Бутаковъ, оставивъ въ Салоникахъ шкуну «Псезуапѣ», ушелъ оттуда съ корветомъ «Аскольдъ» и на слѣдующій день прибылъ въ Смирну. Здѣсь, къ половинѣ іюля, собрались четыре наши военныя судна: броненосный фрегатъ «Петропавловскъ», на которомъ кон.-адм. Бутаковъ поднялъ свой флагъ, фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Аскольдъ» и шкуна «Псезуапѣ», которую въ Салоникахъ смѣнила шкуна «Келасуры», а въ концѣ августа къ нимъ присоединился еще клиперъ «Крейсеръ». Въ сентябрѣ фрегатъ «Свѣтлана» Высочайше повелѣно сопровождать до Мальты Ея Императорское Высочество Герцогиню Единбургскую, отправившуюся 27 числа на яхтѣ «Ливадія» (кан. 1 р. Кроунъ) изъ Крыма.

Между тѣмъ, неопредѣленность нашихъ отношеній къ другимъ морскимъ державамъ, въ особенности къ Англіи, не только не позволяла направить противъ Турціи суда нашего балтійскаго флота, но заставляла принять мѣры предосторожности къ обезопасенію тѣхъ судовъ, которыя къ концу 1876 года находились въ Средиземномъ морѣ и въ водахъ Тихаго океана. Суда, находившіяся въ Средиземномъ морѣ, за исключеніемъ фрегата «Петропавловскъ», какъ неблагонадежнаго для океанскаго плаванія и непригоднаго для крейсерской службы, а также суда, находившіяся въ Тихомъ океанѣ и транспортныя сибирской флотиліи, были направлены въ порта Америки, гдѣ они должны были выжидать выясненія отношеній нашихъ къ Англіи и, въ случаѣ разрыва съ этой державой, принять посильное участіе

въ крейсерской войнѣ противъ ея торговыхъ судовъ. Въ предписаніяхъ на этотъ предметъ, данныхъ Его Императорскимъ Высочествомъ Генераль-Адмираломъ начальнику отряда судовъ Средиземнаго моря кон.-адм. Бугакову и начальнику отряда судовъ Тихаго океана кон.-адм. Пузино, между прочимъ, приказывалось руководствоваться тою самою инструкціею, которая была дана кон.-адм. Лесовскому, при назначеніи его въ 1863 году начальникомъ крейсерской эскадры, но эта инструкция не должна была стѣснять флагмановъ. «Она опредѣляетъ лишь», сказано въ предписаніи, «цѣль къ которой вы должны направлять дѣятельность вашей эскадры; подробности же выполнения вполнѣ предоставляются вашей опытности и предусмотрительности».

Всѣ предварительныя распоряженія по сосредоточенію эскадры въ Америкѣ были выполнены весьма быстро. Корветъ «Богатырь», подъ командою кап. 1 р. Шафрова, вышелъ изъ Генуи 9 ноября и прибылъ въ Чарльстонъ 27 декабря; фрегатъ «Свѣтлана», подъ командою Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича вышелъ изъ Неаполя 12 ноября и пришелъ на Гамптонскій рейдъ Чезапикскаго залива 31 декабря; корветъ «Аскольдъ», подъ командою кап. 2 р. Тыртова, вышелъ изъ Генуи 20 ноября и пришелъ въ Чарльстонъ 12 января 1877 года; клиперъ «Крейсеръ», подъ командою кап.-лейт. Назимова, вышелъ изъ Неаполя 23 ноября и пришелъ въ Нью-Йоркъ 4 февраля, зайдя на пути на островъ Мадеру.



Кон.-адм. Бутаковъ имѣлъ свой флагъ на фрегатѣ «Свѣтлана». На этомъ же фрегатѣ въ званіи мичмана находился Его Императорское Высочество Великій Князь Константинъ Константиновичъ.

Но въ особенности заслужила вниманія та быстрота, съ которою выполнены были распоряженія, данныя начальнику отряда судовъ въ Тихомъ океанѣ и главному командиру портовъ Восточнаго океана. Телеграммы о слѣдованіи въ Санъ-Франциско были посланы 9 и 10 октября 1876 года, а 15 октября—все суда отряда Тихаго океана вышли изъ китайскихъ и японскихъ портовъ по назначенію. Клиперъ «Абрекъ», сибирской флотилии, ушелъ въ Санъ-Франциско 21 октября и въ томъ же мѣсяцѣ изготовлены и отправлены другія суда этой флотилии, находившіяся во Владивостокѣ, или возвратившіяся въ этотъ портъ изъ плаванія съ разными порученіями по берегамъ Приморской области. Такое быстрое выполненіе совершенно неожиданныхъ приказаній, свидѣтельствовавшее, какъ объ исправномъ содержаніи судовъ, такъ и объ энергіи начальника отряда судовъ Тихаго океана, кон.-адм. Пузино, и главнаго командира портовъ Восточнаго океана, кон.-адм. Эрдмана, заслужили Высочайшую Государа Императора благодарность, выраженную въ телеграммѣ къ Генераль-Адмиралу отъ 18 октября 1876 года. Эскадра, собравшаяся къ 25 декабря въ Санъ-Франциско подъ начальствомъ кон.-адм. Пузино, состояла изъ слѣдующихъ судовъ: корвета «Баянъ» (капитанъ-лейтенантъ Боиль 3-й); кли-

перовъ: «Всадникъ» (к.-лейт. Новосильскій) и «Абрекъ» (к.-л. Шанцъ); шкунъ: «Востокъ» (лейт. Старкъ), «Тунгузъ» (к.-л. Кириловъ) и «Ермакъ» (к.-л. Вишняковъ). Въ началѣ слѣдующаго года къ этимъ судамъ присоединилась еще лодка «Горностай» (к.-л. Терентьевъ) и транспортъ «Японецъ» (к.-л. Остолоповъ), и вся эскадра перешла въ Mare's Island.

Въ мартѣ кон.-адм. Бутаковъ собралъ свою эскадру въ Нью-Йоркѣ, но, согласно ходу дипломатическихъ переговоровъ, 30 апрѣля было дано предписаніе Генераль-Адмирала эскадрѣ немедленно оставить Нью-Йоркскій рейдъ и слѣдовать въ Брестъ. Эскадра немедленно же снялась съ якоря и къ 25 мая пришла въ Брестъ, гдѣ къ ней присоединился фрегатъ «Петропавловскъ». Въ Брестѣ на фрегатъ «Свѣтлана» прибылъ Его Императорское Высочество Великій Князь Дмитрій Константиновичъ, поступившій на фрегатъ гардемариномъ. Здѣсь кон.-адм. Бутаковъ получилъ приказаніе отправить «Свѣтлану» въ Кронштадтъ, а самому съ корветами «Богатырь» и «Аскольдъ» оставаться въ Брестѣ до дальнѣйшихъ приказаній. Кон.-адм. Бутаковъ перенесъ свой флагъ на корветъ «Богатырь». Къ началу августа всѣ эти суда также возвратились въ Кронштадтъ.

Что касается до эскадры Тихаго океана, то, вслѣдствіе такого же предписанія оставить берега Америки, начальникъ эскадры съ корветомъ «Баянъ» и клиперами «Всадникъ» и «Абрекъ» вышелъ въ море, а другимъ судамъ предписалъ слѣдовать къ берегамъ Японіи.



7-го ноября 1877 года, шкуна «Алеутъ», подъ командою лейт. Крашенинникова, потерпѣла крушеніе въ японскихъ водахъ, у западнаго берега острова Иессо. 2 ноября, при возвращеніи изъ Николаевска во Владивостокъ, шкуна встрѣтила въ морѣ сильный штормъ, не дозволившій нести паруса. Тогда командиръ ея, не надѣясь приблизиться, помощью машины, къ русскому берегу, спустился къ Хакодате и встрѣтилъ на пути туда, 4 ноября, въ проливѣ между островами Око-сири и Иессо противный вѣтеръ, уменьшившій ходъ шкуны до 1 узла. Опасаясь оставаться на ночь въ морѣ между берегами, онъ рѣшился стать на якорь въ открытой бухтѣ Сетана, на западномъ берегу острова Иессо, чтобы переждать погоду. Во время стоянки шкуны на двухъ якоряхъ въ этой бухтѣ, сила шторма не уменьшалась, такъ что волны заливали кочегарное отдѣленіе машины, и шкунѣ потребовалось закрыть наглухо всѣ люки и вентиляторы и прекратить пары. Между тѣмъ, отъ напоровъ волнъ лопнула одна изъ якорныхъ цѣпей, и шкуну стало поэтому все болѣе прижимать къ бурунамъ.

Съ согласія офицеровъ, командиръ рѣшился расклепать цѣпь другаго якоря и выброситься со шкуною на отлогій песчаный берегъ, лежавшій за кормою, что и было выполнено съ полнымъ успѣхомъ. Команда и грузъ были спасены, а шкуну пришлось продать на мѣстѣ за 1,400 руб.

По дѣлу этому еще не состоялось окончательнаго приговора, такъ какъ главный военно-морской судъ

Крушеніе шкуны «Алеутъ».

не утвердилъ рѣшенія мѣстнаго военнаго суда и возвратилъ дѣло для пересмотра.

1878 и 1879 го-  
ды.

Въ этотъ періодъ времени возвратились въ Кронштадтъ изъ кругосвѣтнаго плаванія: корветъ «Баянъ» и клипера «Всадникъ» и «Гайдамакъ», и пришли изъ Америки купленные и построенные тамъ въ предвидѣніи разрыва съ Англіей крейсера «Европа», «Азія», «Африка» и «Забіяка», для которыхъ офицеры и команды были посланы изъ Ревеля на частномъ пароходѣ весною 1878 года.

Отправились изъ Кронштадта: въ Средиземное море фрегатъ «Князь Пожарскій» (кап. 1 р. Басаргинъ); въ Тихій океанъ: фрегатъ «Мининъ» (кап. 1 р. Назимовъ), клипера «Джигитъ» (кап.-лейт. Деливронъ), «Наѣздникъ» (кап.-лейт. Кологерасъ) и «Разбойникъ» (кап. 2 р. Житковъ) и крейсеръ «Азія» (кап.-лейт. бар. Нолькенъ). Всѣ суда, предназначенныя въ Тихій океанъ, съ присоединеніемъ еще клипера «Крейсеръ», который тамъ остался отъ прошлаго времени, должны составить эскадру подъ флагомъ кон.-адм. Асланбекова. Фрегатъ «Свѣтлана» посѣтилъ Киль и Копенгагенъ для практическаго плаванія Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Константиновича, исполнявшаго на фрегатѣ обязанность начальника вахты. Яхта «Штандартъ» перешла изъ Кронштадта въ Черное море для замѣны яхты «Ливадія», потерпѣвшей крушеніе. Пароходъ «Эльборусъ» отправленъ изъ Чернаго моря въ Средиземное, въ распоряженіе Государыни Императрицы; такое же назна-



ченіе получилъ и находившійся уже въ Средиземномъ морѣ фрегатъ «Князь Пожарскій».

Въ Средиземномъ морѣ и Атлантическомъ океанѣ общіе выводы.  
плавали (\*):

|                              |          |
|------------------------------|----------|
| отъ 2 до 3 лѣтъ. . . . .     | 5 судовъ |
| — 1 года до 2 лѣтъ . . . . . | 20 —     |
| менѣе 1 года . . . . .       | 36 —     |

Въ кругосвѣтномъ плаваніи находились:

|                              |               |
|------------------------------|---------------|
| отъ 5 до 6 лѣтъ. . . . .     | 2 судна       |
| — 4 — 5 — . . . . .          | 7 судовъ      |
| — 3 — 4 — . . . . .          | 13 —          |
| — 2 — 3 — . . . . .          | 6 —           |
| — 1 года до 2 лѣтъ . . . . . | 12 —          |
| менѣе 1 года . . . . .       | 3 судна (**). |

Изъ числа кругосвѣтныхъ судовъ прошло (\*\*\*):

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| вокругъ мыса Горна. . . . .           | 2 судна   |
| Магеллановымъ проливомъ . . . . .     | 19 судовъ |
| вокругъ мыса Доброй Надежды . . . . . | 47 —      |
| Суэзскимъ каналомъ . . . . .          | 11 —      |

Наши дальнія плаванія въ послѣднія 25 лѣтъ не обошлись безъ разныхъ несчастій. О судахъ, потерпѣвшихъ крушеніе, уже разсказано выше въ своемъ

(\*) Въ эту таблицу не вошли суда, не возвратившіяся еще изъ плаваній.

(\*\*) Эти суда сдѣлали только одинъ переходъ къ берегамъ Сибири или обратно.

(\*\*\*) По этой таблицѣ число судовъ болѣе, чѣмъ ихъ было отправлено въ кругосвѣтное плаваніе. Это происходитъ отъ того, что одно и то же судно совершало два пути, въ Тихій океанъ и обратно.

мѣстѣ. Изъ другихъ несчастныхъ случаевъ первое мѣсто занимаютъ постановки судовъ на мель. Этихъ случаевъ было . . . . . 54  
 въ томъ числѣ по винѣ лоцмановъ . . . . . 11  
 по неимѣнію подробныхъ картъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ стали суда на мель . . . . . 16  
 по случаю тумана и другихъ непредвидѣнныхъ обстоятельствъ . . . . . 27.

Въ 12-ти случаяхъ суда получили такія поврежденія, которыя потребовали ввести ихъ въ доки для исправленій.

Въ 6-ти случаяхъ суда получили незначительныя поврежденія, которыя были исправлены судовыми средствами.

Изъ всѣхъ этихъ случаевъ болѣе выдающійся былъ съ клиперомъ «Гайдамакъ» въ 1861 году.

Стоя на якорѣ у негостепріимнаго берега острова Сахалина, для нагрузки угля, клиперъ свѣжимъ NW вѣтромъ былъ выброшенъ на берегъ, гдѣ онъ и прозимовалъ со всею командою. Благодаря благоразумнымъ мѣрамъ командира, «Гайдамакъ» былъ успѣшно сохраненъ въ теченіи зимы отъ льда, и команда, не смотря на всѣ неудобства жизни на почти пустынномъ островѣ, сохранила здоровье и бодрость духа. Весною клиперъ былъ спущенъ на воду и доставленъ для исправленія въ Шанхай.

Случаевъ столкновеній судовъ было 29. Въ томъ числѣ съ иностранными судами 26 и съ нашими 3 случая; на рейдахъ—23 и въ морѣ 6 случаевъ.



Всѣ эти случаи ограничивались большими или меньшими поломками, за исключеніемъ одного съ корветомъ «Витязь» въ 1870 году, когда онъ, идя при попутномъ и шквалистомъ вѣтрѣ, сошелся съ трехмачтовымъ германскимъ баркомъ и лишь только успѣлъ принять черезъ бортъ капитана барка, его помощника и 8 человекъ команды, какъ пробитый въ носовой части баркъ началъ тонуть. На немъ погибли два человека.

На 47-ми судахъ, во время плаванія, обнаружались въ корпусѣ поврежденія, происшедшія преимущественно отъ непрочной ихъ постройки.

На 27-ми судахъ обнаружались поврежденія въ машинахъ и на 27 судахъ поврежденія котловъ.

Потеряно и перемѣнено мачтъ по случаю поврежденій ихъ на 6-ти судахъ и на одномъ суднѣ потерянъ бушпритъ.

Пожаровъ на судахъ было 8. Кромѣ того было 6-ть случаевъ самовозгоранія угля и два случая самовозгоранія пакли.

Въ описываемый періодъ 27 судовъ выдержали ураганы и вихри. Изъ нихъ: въ Тихомъ океанѣ 17 (въ томъ числѣ на якорѣ въ Нагасаки 1), въ Атлантическомъ океанѣ 9 и Индѣйскомъ 1.

Во время заграничныхъ плаваній, въ послѣднія 25 лѣтъ, было 17 случаевъ разныхъ недоразумѣній, вызвавшихъ начальниковъ эскадръ и командировъ судовъ на объясненія съ иностранными правительствами, а именно:

*Съ Японцами*, по поводу убійства мичмана Мофета.

*Съ Китайцами*, по поводу неправильнаго толкованія взаимныхъ трактатовъ.

*Съ Американцами*, по 3-мъ случаямъ: по поводу неизвѣстныхъ для насъ брантвахтенныхъ правилъ, по поводу убійства на берегу нашего матроса и по случаю найма американскаго парохода.

*Съ Англичанами*, по поводу дракъ на берегу съ нашими матросами, въ двухъ случаяхъ.

*Съ Австрійцами*, по тому же предмету.

*Съ Голландцами*, по поводу открытія на ихъ судахъ двухъ нашихъ бѣглыхъ матросовъ.

*Съ Бразильцами*, по тому же предмету.

По поводу салюта происходили переговоры съ голландскимъ правительствомъ 1 разъ, англійскимъ 2, французскимъ 2, датскимъ 1, перуанскимъ 1.

Въ 1871 году клиперу «Изумрудъ» пришлось натолкнуться на случай, безпримѣрный въ лѣтописяхъ всѣхъ флотовъ. Перуанская республика находилась наканунѣ выборовъ новаго президента. Правительство, не довѣряя національному флоту и подозрѣвая его въ симпатіяхъ къ кандидату противной ему партіи, обезоружило флотъ. По этому поводу флагманъ эскадры въ Калао не могъ отвѣтить на салютъ клипера.

Команды судовъ тушили пожары въ портахъ Даніи 2 раза, Германіи, Англіи, Франціи, Португаліи, Турціи, Сѣверо-Американскихъ Штатовъ по 1 разу, Японіи—3 раза.

Оказаны помощь и содѣйствіе иностраннымъ судамъ:



французскимъ 7, голландскимъ 6, австрійскимъ 3, германскимъ 3, англійскимъ 6, испанскимъ 2, греческимъ 2, сѣверо-американскимъ 5, японскимъ 5, китайскому 1 и бразильскимъ 2.

Богатый матеріалъ, собранный командирами судовъ по различнымъ отраслямъ морскаго дѣла, приведенъ въ систематическій порядокъ и напечатанъ въ особомъ изданіи: «Обзоръ заграничныхъ плаваній судовъ русскаго военнаго флота съ 1850 по 1877 годъ». Это изданіе можетъ служить отличною настольною справочною книгою для командировъ судовъ въ дальнемъ плаваніи.

На смотрахъ, производимыхъ судамъ, по мѣрѣ возвращенія ихъ изъ дальнихъ плаваній, можно было видѣть всю обширность вліянія дальнихъ плаваній на офицеровъ и команды. Слѣдующая сравнительная таблица даетъ понятіе о степени успѣховъ въ работахъ судовъ заграничнаго и внутреннихъ плаваній:

| Суда заграничнаго плаванія: | Спускъ брамъ-реестъ. | Подъемъ брамъ-реестъ.         | Спускъ брамъ-реестъ и брамъ-стенги. | Подъемъ брамъ-стенги и реестъ. | Крылатіе парусовъ.            | Постановка парусовъ.          | Спускъ грѣбныхъ судовъ.       | Подъемъ грѣбныхъ судовъ.      |
|-----------------------------|----------------------|-------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
|                             | М и н у т ы.         |                               |                                     |                                |                               |                               |                               |                               |
|                             |                      |                               |                                     |                                |                               |                               |                               |                               |
| Корветъ «Аскольдъ» . .      | 1                    | 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>       | 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| — «Богатырь» . .            | 1                    | 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 2                                   | 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |

|                                   | Спускъ брамъ-реевъ. | Подъемъ брамъ-реевъ. | Спускъ брамъ-ре-евъ и брамъ-стенгъ. | Подъемъ брамъ-стенгъ и реевъ. | Крѣпленіе парусовъ. | Постановка парусовъ. | Спускъ грѣбныхъ судовъ. | Подъемъ грѣбныхъ судовъ. |
|-----------------------------------|---------------------|----------------------|-------------------------------------|-------------------------------|---------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------|
|                                   | М и н у т ы.        |                      |                                     |                               |                     |                      |                         |                          |
| Корветъ «Всадникъ» . .            | 1                   | 1 1/2                | —                                   | —                             | 3                   | —                    | 7 1/2                   | 9 1/4                    |
| — «Гайдамакъ» . .                 | 1 3/4               | 1 1/4                | —                                   | —                             | 2                   | 5 1/2                | 5 1/4                   | 8                        |
| <i>Суда внутренняго плаванія:</i> |                     |                      |                                     |                               |                     |                      |                         |                          |
| Фрегатъ «Петропавловскъ» . .      | —                   | —                    | 4 1/2                               | 5 1/2                         | 3 1/2               | 4                    | 20                      | 21                       |
| — «Севастополь» . .               | —                   | —                    | 3                                   | 6                             | 3 1/2               | 4 1/2                | 33                      | 28 1/2                   |
| Батарея «Не тронь меня» .         | —                   | —                    | 2 1/4                               | 3                             | 3 1/2               | 4                    | 14 1/2                  | 18                       |
| — «Первенецъ» . .                 | —                   | —                    | —                                   | —                             | 2 1/2               | 3 1/2                | —                       | —                        |
| Клиперъ «Алмазъ» . .              | —                   | —                    | 4 1/2                               | 5                             | 4 1/2               | 4                    | —                       | —                        |

Въ 1872 году, вернувшійся со станціи Тихаго океана, клиперъ «Гайдамакъ» былъ посланъ въ Транзундъ въ составъ эскадры броненосныхъ судовъ. Соревновательныя работы съ другими судами въ этомъ случаѣ между прочимъ дали слѣдующіе результаты:

По сигналу отдали и закрѣпили паруса:

|                                    | М и н у т ы.   |                   |
|------------------------------------|----------------|-------------------|
|                                    | Отдали паруса. | Закрѣпили паруса. |
| Фрегатъ «Петропавловскъ» . . . . . | 2 1/2          | 7                 |
| — «Севастополь» . . . . .          | 2 1/4          | 4 1/2             |



Батарея «Первенецъ». . . . . 2 3

Клиперъ «Гайдамакъ» . . . . . 1¼ 2

Клиперъ «Гайдамакъ» по сигналамъ перемѣнилъ оба марселя въ 4 минуты, поднялъ всѣ шлюпки въ ростры и на боканцы въ 13 минутъ. Затѣмъ, по неожиданному сигналу, снялся съ якоря подъ парусами, употребивъ 32 минуты на подтягиваніе каната, подъемъ шлюпокъ и винта. Во время маневровъ подъ парусами, по сигналу сдѣлалъ шесть боевыхъ выстрѣловъ, первый изъ коихъ черезъ пять минутъ по спускѣ сигнала.

Но не однимъ достиженіемъ такого совершенства въ работѣ ограничились выгоды дальнихъ плаваній. Исполнивъ требованія нашей дипломатіи, доставивъ флоту неоцѣненный запасъ самыхъ разнообразныхъ свѣдѣній по морскому дѣлу, оказавъ существенныя услуги гидрографин, они болѣе всего во весь двадцатипятилѣтній періодъ сообщали жизнь нашему военному флоту и содѣйствовали къ приобрѣтенію нашими офицерами и командами истинно морскаго духа, въ которомъ главная сила и могущество каждаго военного флота.

## ГЛАВА VI.

СЛУЖЕБНОЕ ПОЛОЖЕНІЕ ОФИЦЕРОВЪ. МѢРЫ КЪ ОБЛЕГЧЕНІЮ ИМЪ  
ПРІОБРѢТЕНІЯ СВѢДѢНІЙ ПО МОРСКИМЪ СПЕЦІАЛЬНОСТЯМЪ.

Милости Госу-  
даря Императора  
къ флоту.

Военный флотъ былъ не только близокъ сердцу своего Вѣнценоснаго Основателя, но Петръ Великій жилъ его жизнью. Великая Екатерина оказывала большое вліяніе на поднятіе духа моряковъ не только личнымъ вниманіемъ къ флоту и вообще заботливостью о служащихъ, но и высокою оцѣнкою всякаго труда, выходящаго изъ обыкновенной служебной колеи. Такъ, за совершеніе отдѣльныхъ экспедицій, обыкновенно соединенныхъ съ большими трудами и лишеніями, Императрица награждала драгоцѣнными подарками, денежными выдачами, двойнымъ жалованьемъ, чиномъ, двумя и иногда и тремя, или вѣчною пенсіею, сверхъ получаемой за выслугу лѣтъ. Нерѣдко цѣнность такихъ наградъ возвышалась милостивыми, съ особенною теплотою написанными рескриптами, которые заканчивались многообъщающими и поощрительными для всѣхъ служа-



щихъ словами, что подобныя награды дѣлаются съ тою цѣлію «дабы всѣ, видя столь отличныя Наши милости, усерднымъ и тщательнымъ исполненіемъ въ таковыхъ имъ поручаемыхъ дѣлахъ, такого же жребія достойными оказать себя старались». Императоръ Николай I питалъ искреннюю любовь къ флоту и не щадилъ своихъ трудовъ на его пользу. Но никогда можетъ быть весь личный составъ флота, отъ мала до велика, весь бытъ моряка не только служебный, но и домашній, не былъ предметомъ такихъ попеченій, проникнутыхъ заботливостью и теплымъ чувствомъ любви, какъ въ минувшее двадцатипятилѣтіе правленія нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора. Морякамъ не только дана въ кругосвѣтныхъ океанскихъ плаваніяхъ увлекательная дѣятельность, говорящая ихъ уму, возвышающая ихъ духъ, не только весьма много улучшена ихъ матеріальная обстановка во время службы и на старости лѣтъ во время отставки, но милости Государя коснулись той стороны быта моряковъ, которая по свойству морской дѣятельности, требующей частой и продолжительной отлучки изъ дому и отъ семьи, всегда составляла особенно тяготившую ихъ заботу — воспитанія дѣтей. Число дѣтей, возрастъ ихъ, все это принято въ уваженіе, и многочисленность семейства для моряка теперь не тягость, но благословеніе Божіе, приносящее въ домъ увеличеніе матеріальнаго достатка. Государь Императоръ пользовался каждымъ удобнымъ случаемъ придать большее значеніе флоту и под-

нять въ общемъ мнѣніи морскую службу. Не было такого улучшенія въ бытѣ офицеровъ и нижнихъ чиновъ арміи, которое немедленно же не распространялось бы на флотъ. Посѣщенія Его Величествомъ адмиралтействъ и заводовъ, смотры судовъ, возвращающихся изъ заграничныхъ плаваній и произведенные на транзундскомъ рейдѣ, свидѣтельствовали о томъ, какъ близко къ сердцу Государь принимаетъ все, что касается морскаго дѣла, какъ безпредѣльна Его доброта къ дѣятелямъ на этомъ поприщѣ. Милости Государя ко флоту, выразившіяся въ наградахъ, представляютъ слѣдующія цифры: всѣхъ наградъ въ теченіи 25 лѣтъ пожаловано офицерамъ флота и корпусовъ — 11,665; въ томъ числѣ за отличіе въ военныхъ дѣйствіяхъ — 1,511, за службу на морѣ — 3,924, за службу на берегу — 6,230. Такимъ образомъ награждены 13,8% всего числа служащихъ этого званія лицъ. Въ этомъ числѣ 27 лицъ приближены Государемъ Императоромъ къ Своей Особѣ пожалованіемъ званія генераль-адъютанта, флигель-адъютанта и принятіемъ въ Свою свиту. Самыя конфирмаціи судебныхъ рѣшеній о крушеніяхъ являли флоту доказательство, что заслуги флота какъ при счастливыхъ, такъ и при несчастныхъ обстоятельствахъ одинаково дороги Его Величеству. Драгоцѣнныя слова, произнесенныя Имъ въ 1873 году на Транзундскомъ рейдѣ, послѣ смотра, обращенныя къ собравшимся командирамъ судовъ, никогда не изгладятся изъ памяти флота. «Я также, какъ и покойный Батюшка», произнесъ Его Вели-



чество, «цѣню и люблю нашъ флотъ; онъ близокъ и дорогъ Мнѣ, какъ и Моя армія». Чувство безпре-  
дѣльной любви, благоговѣнія и преданности къ Особѣ  
Государя служить со стороны моряковъ отвѣтомъ  
на эти милости и заботы.

Его Императорское Высочество Генераль-Адмираль,  
принявъ въ основаніе всѣхъ мѣръ по устройству флота  
ту истину, что только дѣятельная и продолжительная  
служба въ морѣ и преимущественно въ отдаленныхъ  
плаваніяхъ, можетъ образовывать настоящихъ моря-  
ковъ, одновременно съ открытіемъ дальнихъ плаваній,  
т. е. немедленно же по заключеніи мира въ 1856  
году, придавъ значеніе первостепенной важности во-  
просу объ увеличеніи содержанія, получаемого мор-  
скими офицерами. Дѣйствительно, прежнее содержаніе  
офицеровъ морскаго вѣдомства было крайне недоста-  
точно. Слѣдующая таблица показываетъ размѣры этого  
содержанія, до 1856 года, въ общихъ итогахъ.

Увеличеніе до-  
нежнаго морскаго  
довольствія офи-  
церовъ.

| Береговое<br>содержаніе<br>въ годъ (*). | Годовое со-<br>держаніе при<br>6-ти мѣсчн.<br>внутреннемъ<br>плаваніи (*). | Заграничное<br>содержаніе<br>при годовомъ<br>плаваніи (*). |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|

|                                            |          |          |          |
|--------------------------------------------|----------|----------|----------|
| Вице-адмираль, ди-<br>визионный начальникъ | 2,574 р. | 3,924 р. | 6,644 р. |
|--------------------------------------------|----------|----------|----------|

|                                           |         |         |         |
|-------------------------------------------|---------|---------|---------|
| Контръ - адмираль,<br>бригадный командиръ | 1,860 — | 2,760 — | 4,620 — |
|-------------------------------------------|---------|---------|---------|

(\*) Сверхъ сего означенные чины, какъ на берегу, такъ и во время  
плаванія, получали довольствіе на деньщиковъ.

|                                                                |        |          |          |
|----------------------------------------------------------------|--------|----------|----------|
| Капитанъ 1 ранга,<br>командиръ корабля .                       | 886 р. | 1,516 р. | 2,728 р. |
| Капитанъ 2 ранга,<br>командиръ фрегата .                       | 573 —  | 993 —    | 1,888 —  |
| Капит. - лейтенантъ,<br>командиръ брига . .                    | 488 —  | 728 —    | 1,340 —  |
| Капит. - лейтенантъ,<br>старшій офицеръ на<br>кораблѣ. . . . . | тоже   | тоже     | тоже     |
| Лейтенантъ, старшій<br>офицеръ на фрегатѣ .                    | 400 —  | 580 —    | 1,105 —  |
| Лейтенантъ, вахтен-<br>ный офицеръ. . . .                      | тоже   | 460 —    | 845 —    |
| Мичманъ . . . . .                                              | 302 —  | 362 —    | 677 —    |

Оставить въ этихъ размѣрахъ оклады денежнаго довольствія офицеровъ при открытіи дальнихъ заграничныхъ плаваній было немыслимо. Морской офицеръ долженъ былъ имѣть приличную обстановку, соответствующую обстановкѣ товарищей своихъ по плаванію въ иностранныхъ флотахъ; кромѣ того, удаленіемъ изъ Россіи на долгій срокъ, онъ вынужденъ былъ жить на два дома, оставляя въ Россіи семейство, которому необходимы были отдѣльныя средства и на содержаніе и на воспитаніе дѣтей.

Въ 1856 году было сдѣлано первое значительное увеличеніе размѣра денежнаго морскаго довольствія офицеровъ, а именно: увеличены столовые деньги на морскія кампаніи въ слѣдующемъ видѣ.



Оклады столовых на 6-ти мѣсячную

кампанію.

1854 года. † 1856 года. † % увеличенія.

Вице - адмиралъ, дивизионный начальник. 900 р. 2,700 р. 300% —

Контръ - адмиралъ, бригадный командиръ. 600 — 1,500 — 250% —

Капитанъ 1-го ранга, командиръ корабля. . 450 — 1,080 — 240% —

Капитанъ 2-го ранга, командиръ фрегата. . 300 — 840 — 280% —

Капитанъ-лейтенантъ, командиръ брига . . 150 — 510 — 340% —

Капитанъ-лейтенантъ, старшій офицеръ на корабль . . . . . не получалъ. 420 — —

Лейтенантъ, старшій офицеръ на фрегатъ . . . . . тоже. 345 — —

Лейтенантъ, командиръ судна 4-го ранга 82 р. 300 — 357% —

Лейтенантъ, вахтенный . . . . . не получалъ. 144 — —

Послѣ того содержаніе офицеровъ, во время какъ внутреннихъ, такъ и заграничныхъ плаваній, неоднократно еще измѣнялось какъ въ общихъ окладахъ, такъ и въ частностяхъ для нѣкоторыхъ должностей. При всѣхъ этихъ измѣненіяхъ морское министерство, не упуская изъ виду, что плаваніе есть въ морскомъ вѣдомствѣ служба по преимуществу, неуклонно забо-

тилось, чтобы оклады морскаго содержанія были выше всѣхъ другихъ видовъ довольствія и чтобы они, вслѣдствіе повсемѣстнаго возвышенія цѣнъ на предметы, не сдѣлались недостаточными. Было бы сложно и затруднительно излагать въ подробности всѣ эти измѣненія. Помѣщаемая ниже сравнительная таблица указываетъ какъ измѣнялось содержаніе офицерскихъ чиновъ во внутреннемъ и заграничномъ плаваніяхъ въ теченіи отчетнаго періода.

Годовое содержаніе при плаваніи внутреннемъ  
въ теченіи 3-хъ мѣсяцевъ.

1856 года. 1861 года. 1870 года. 1874 года

Вице-адмиралъ,  
дивизионный начальникъ, стар-  
шій флагманъ. . 6,849 р. 7,541 р. 7,962 р. 8,922 р.

Контръ-адми-  
ралъ, бригадный  
командиръ, млад-  
шій флагманъ . 4,436— 5,206— 5,574 — 6,792—

Капитанъ 1-го  
ранга, командиръ  
корабля, судна  
1-го ранга. . . 2,611— 2,717— 3,021 — 3,978—

Капитанъ 2-го  
ранга, командиръ  
фрегата, судна 2-го  
ранга. . . . 1,645— 1,974— 2,187 — 2,910—

Капитанъ - лей-  
тенантъ, коман-



диръ брига, суд-  
на 3-го ранга . . . 1,161 р. 1,311 р. 1,435 р. 1,797 р.

Капитанъ-лейте-  
нантъ, старшій  
офицеръ на суднѣ  
1-го ранга . . . 1,047— 1,280— 1,435 — 1,797—

Лейтен., старшій  
офицеръ на суднѣ  
2-го ранга . . . 859— 932— 963 — 1,503—

Лейтен., коман-  
диръ судна 4-го  
ранга. . . . . 855— 962— 945 — 1,293—

Лейтенантъ, вах-  
тенный началь-  
никъ . . . . . 608— 750— 828 — 933—

Мичманъ . . . . . 439— 555— 588 — 744—

Годовое содержаніе при плаваніи за границу въ  
теченіи года.

1856 года. 1861 года. 1870 года. 1874 года.

Вице-адм., стар-  
шій флагманъ . 15,877 р. 13,678 р. 12,024 р. 18,336 р.

Контръ-адми-  
ралъ, младшій  
флагманъ . . . 10,314— 9,737— 8,676— 13,812—

Капитанъ 1-го  
ранга, командиръ  
судна 1-го ранга 6,673— 5,545— 4,932— 7,920—

Капитанъ 2-го  
ранга, командиръ  
судна 2-го ранга 4,208— 3,912— 3,492— 5,952—

Капитанъ - лей-  
тенантъ, коман-  
диръ судна 3-го  
ранга . . . . 2,987 р. 2,943 р. 2,772 р. 3,462 р.

Капитанъ - лей-  
тенантъ, стар-  
шій офицеръ на  
суднѣ 1-го ранга 2,436— 2,943— 2,772— 3,462—

Лейтен., стар-  
шій офицеръ на  
суднѣ 2-го ранга 2,160— 2,045— 1,800— 3,060—

Лейтен., коман-  
диръ судна 4-го  
ранга . . . . 2,432— 2,097— 1,764— 2,436—

Лейтенан., вах-  
тенный началь-  
никъ . . . . 1,743— 1,720— 1,764— 1,932—

Мичманъ . . 1,463— 1,352— 1,116— 1,462—

Кромѣ того, при отправленіи въ заграничное пла-  
ваніе, до 1870 года выдавались всѣмъ чинамъ подѣ-  
емныя деньги, изъ окладовъ: начальникамъ отрядовъ—  
береговаго жалованья и столовыхъ, а прочимъ офи-  
церамъ—оклада жалованья.

Увеличеніе бе-  
реговаго содержи-  
ма офицеровъ.

Береговое содержаніе, производимое тѣмъ офице-  
рамъ, которые по какимъ либо обстоятельствамъ не  
отправились въ плаваніе, также значительно увеличе-  
но въ это двадцатипятилѣтіе. Въ 1855 году оно состав-  
ляло:



|                                                                                                             | Жало-<br>ванье. | Квартир-<br>ныхъ. | Берегов.<br>столовыхъ.<br>По Высоч.<br>повелѣнію. | Всего.      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------|---------------------------------------------------|-------------|
| Для адмирала .                                                                                              | 1,430 р.        | 857 р. 70         | —                                                 | —           |
| — вице-адмира-<br>ла, дивизіоннаго<br>командира . . .                                                       | 1,145—          | 571—80            | 857 р. 15                                         | 2,573 р. 95 |
| — контръ-адми-<br>рала, бригаднаго<br>командира и для<br>командующаго<br>гвардейскимъ эки-<br>пажемъ. . . . | 860—            | 428—85            | 571—43                                            | 1,860—28    |
| — капитана 1<br>ранга, командира<br>флотскаго экипа-<br>жа . . . . .                                        | 515—            | 228—60            | 142—58                                            | 886—18      |
| — капитана 2<br>ранга . . . . .                                                                             | 430—            | 142—95            | —                                                 | 572—95      |
| — капитанъ-<br>лейтенанта . . .                                                                             | 345—            | 142—95            | —                                                 | 487—95      |
| — лейтенанта .                                                                                              | 315—            | 85—80             | —                                                 | 400—80      |
| — мичмана . .                                                                                               | 245—            | 57—15             | —                                                 | 302—15      |

Въ первый разъ содержаніе это было увеличено въ 1859 году, причѣмъ увеличеніе коснулось какъ окладовъ жалованья, такъ и квартирныхъ денегъ. Затѣмъ, въ 1870 году, были увеличены береговья столо-  
вые деньги, а жалованье, квартирныя деньги и до-  
вольствіе на деньщиковъ были соединены въ одинъ  
общій окладъ жалованья; въ 1874 году оклады столо-

выхъ денегъ были вновь повышены, такъ что въ настоящее время береговое содержаніе офицеровъ составляетъ:

|                                                                  | Жалованье. | Берегов. столов.     | Всего. |
|------------------------------------------------------------------|------------|----------------------|--------|
| Для адмирала, командующаго флотомъ . . . . .                     | 3,528      | По Высоч. повелѣнію. | —      |
| — вице-адмирала, старшаго флагмана . . . . .                     | 2,628      | 3,900                | 6,528  |
| — контръ-адмирала, младшаго флагмана . . . . .                   | 1,980      | 3,300                | 5,280  |
| — капитана 1 ранга, командира экипажа . . . . .                  | 1,080      | 2,700                | 3,780  |
| — капитана 1 ранга, командира судна 1 ранга . . . . .            | 1,080      | 1,800                | 2,880  |
| — капитана 2 ранга, командира судна 2 ранга . . . . .            | 900        | 1,200                | 2,100  |
| — капитанъ-лейтенанта, командира судна 3 ранга . . . . .         | 774        | 600                  | 1,374  |
| — капит.-лейтенанта, старшаго офицера на суднѣ 1 ранга . . . . . | 774        | 600                  | 1,374  |
| — лейтенанта, командира судна 4 ранга . . . . .                  | 576        | 420                  | 996    |
| — лейтенанта, старшаго офицера на суднѣ 2 ранга . . . . .        | 576        | 540                  | 1,116  |
| — лейтенанта, вахтеннаго начальника . . . . .                    | 576        | 96                   | 672    |
| — мичмана . . . . .                                              | 468        | 96                   | 564    |

Общія выводы изъ цифръ объ увеличеніи содержанія.

Такимъ образомъ, въ описываемый періодъ содержаніе морскаго офицера увеличилось:



|                                                               | Бере-<br>говое.<br>% | Морское,<br>при внутр.<br>плаваніи.<br>% | Загра-<br>ничное.<br>% |
|---------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------|------------------------|
| Для вице-адмирала, старшаго<br>флагмана . . . . .             | 114                  | 30                                       | 15                     |
| — контръ-адмирала, младшаго<br>флагмана . . . . .             | 183                  | 53                                       | 34                     |
| — капитана 1 ранга, коман-<br>дира корабля . . . . .          | 225                  | 52                                       | 19                     |
| — командира экипажа . . . .                                   | 326                  | —                                        | —                      |
| — капитана 2 ранга, коман-<br>дира судна 2 ранга. . . . .     | 267                  | 76                                       | 41                     |
| — капитанъ - лейтенанта, ко-<br>мандира судна 3 ранга . . . . | 181                  | 54                                       | 16                     |
| — старшаго офицера на суднѣ<br>1 ранга. . . . .               | 181                  | 71                                       | 42                     |
| — лейтенанта, командира суд-<br>на 4 ранга . . . . .          | 149                  | 51                                       | —                      |
| — старшаго офицера на суднѣ<br>2 ранга. . . . .               | 179                  | 74                                       | 41                     |
| — лейтенанта, вахтеннаго на-<br>чальника . . . . .            | 68                   | 53                                       | 11                     |
| — мичмана. . . . .                                            | 86                   | 69                                       | —                      |

Но кромѣ вышеприведеннаго увеличенія постоянныхъ офицерскихъ окладовъ содержанія, присвоенныхъ званіямъ и должностямъ, офицеры получаютъ различнаго рода денежныя пособія.

Первое мѣсто между этими пособіями, безъ сомнѣнія, принадлежитъ пособіямъ на воспитаніе дѣтей. Эта вы-  
сокая милость Государи Императора, объявленная

Пособія на вос-  
питаніе дѣтей.

въ приказѣ Генераль-Адмирала 28 ноября 1855 года, являлась на помощь морскимъ офицерамъ именно въ той нуждѣ, которая была для нихъ наиболѣе чувствительна по особенностямъ ихъ службы. Дѣйствительно, имъ приходится бывать иногда по нѣсколько лѣтъ въ дальнихъ плаваніяхъ, проводить каждый годъ все лѣтнее время на судахъ, а зиму въ разныхъ портахъ. Поэтому, имъ весьма трудно заниматься воспитаніемъ своихъ дѣтей, а при недостаточномъ состояніи большей части изъ нихъ, они не имѣли къ тому и матеріальныхъ средствъ.

Право на пособіе предоставлено адмираламъ, генераламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ флота и корпусовъ, гражданскимъ и медицинскимъ чинамъ, какъ состоящимъ на службѣ, такъ и отставнымъ, если первые сдѣлали не менѣе 4-хъ шестимѣсячныхъ морскихъ кампаній, а послѣдніе сверхъ того и выслужили въ офицерскихъ чинахъ столько лѣтъ, чтобы вмѣстѣ съ кампаніями въ итогѣ выходило не менѣе 24-хъ, т. е. 20 лѣтъ службы и 4 кампаній, 19 лѣтъ и 5 кампаній и т. д. Раненымъ, увѣчнымъ, а также получившимъ на службѣ тяжкія, неизлечимыя болѣзни, разрѣшаются пособія независимо отъ числа лѣтъ службы и морскихъ кампаній. Размѣръ пособій опредѣленъ по возрасту дѣтей и соответственно продолжительности курса наукъ въ среднеучебныхъ заведеніяхъ, а именно: отъ 8 до 12 лѣтъ—100 рублей въ годъ и отъ 12 до 17 лѣтъ—250 рублей въ годъ. Для дѣтей, воспитывающихся въ среднеучебныхъ заведеніяхъ и неуспѣвающихъ



окончить курсъ наукъ къ 17-лѣтнему возрасту, пособія продолжаются до окончанія курса, но не далѣе какъ до 20-ти лѣтъ для сыновей и до 19 лѣтъ для дочерей. Сиротамъ пособія назначаются и ранѣе 8-ми лѣтняго возраста, а именно: до 5 лѣтъ—50 р. въ годъ, а отъ 5 до 12 лѣтъ—100 р. въ годъ.

Изъ ассигнуемой ежегодно по смѣтѣ министерства суммы на выдачу пособій отдѣляется въ распоряженіе высшаго морскаго начальства 30 т. рублей, для выдачи пособій на воспитаніе дѣтей тѣмъ лицамъ, которыя хотя и не вполне удовлетворяютъ условіямъ правилъ, но достойны этой милости по особымъ заслугамъ и семейнымъ обстоятельствамъ, и 3 т. рублей для воспитанія дѣтей нижнихъ чиновъ.

Среднее число дѣтей, пользовавшихся пособиями, было 2,200 въ годъ; средняя сумма расхода—до 340 тысячъ рублей въ годъ.

Кромѣ того, въ послѣднее время получаетъ дальнѣйшее развитіе еще одинъ видъ довольствія, также соединенный съ условіемъ плаванія: за продолжительное командованіе судами и за сбереженіе судовъ.

Вознагражденіе за продолжительное командованіе судами.

Въ основаніи существующаго положенія по этому предмету, изданнаго еще въ 1844 году, лежитъ мысль поощрить судовыхъ командировъ къ сбереженію ввѣренныхъ ихъ командованію судовъ, чрезъ что достигается болѣе продолжительная служба судовъ и, слѣдовательно, сберегаются немалые расходы на исправленія и постройку новыхъ судовъ, взаимѣнъ приходящихъ въ негодность. Служба судовъ раздѣляется на

два періода: первый отъ построения до тимберовки и второй отъ тимберовки до исключенія изъ дѣйствительной службы. Судно, прослужившее отъ построения своего 10 лѣтъ, безъ значительныхъ исправленій, даетъ право на удвоенный окладъ штатнаго жалованья по чину тому, кто командовалъ имъ послѣднія 8 лѣтъ; судно, прослужившее при такихъ же условіяхъ 15 лѣтъ—на утроенный окладъ жалованья тому, кто командовалъ имъ послѣднія 12 лѣтъ. Командиры судовъ, вышедшихъ изъ тимберовки, приобрѣтаютъ право на увеличенное жалованье за новую службу судовъ безъ значительныхъ исправленій: полуторное за 5 лѣтъ службы судна подъ ихъ командой, двойное—за 8, и тройное—за 12 лѣтъ.

Положеніе это теперь уже устарѣло и требуетъ измѣненій, и морское министерство уже приводитъ къ концу разработку новаго проекта.

Пособія изъ  
суммы 67 т. руб.

Кромѣ того, въ смѣту морскаго министерства вносятся еще двѣ суммы для выдачи изъ нихъ пособій чинамъ морскаго вѣдомства и ихъ семействамъ въ разныхъ случайностяхъ ихъ службы и домашней жизни, требующихъ особой помощи.

Въ 1838 году, по Высочайшему повелѣнію, былъ назначенъ одинъ миллионъ руб. асс. на ежегодное улучшеніе содержанія морскихъ офицеровъ. Часть этой суммы, а именно около 67 тысячъ руб. сер. въ годъ, была опредѣлена на добавочное жалованье командирамъ за сбереженіе судовъ и корабельнымъ инженерамъ за прочную ихъ постройку. Эта сумма не



расходовалась вполне на предметъ своего назначенія и составила въ теченіи времени капиталъ, процентовъ съ котораго уже было достаточно на производство помянутаго добавочнаго жалованья.

Поэтому въ 1854 году былъ возбужденъ вопросъ: какое самое полезное и сообразное первоначальному назначенію употребленіе было бы полезно дать на будущее время помянутымъ ежегодно ассигнуемымъ 67 т. руб.

Вопросъ этотъ былъ обсужденъ въ особомъ комитетѣ, который призналъ за лучшее употреблять эту сумму въ пособіе морскимъ чинамъ въ разныхъ случаяхъ ихъ службы и домашней жизни, требующихъ особой помощи, на примѣръ: при перемѣщеніи съ одного мѣста службы на другое, на воспитаніе дѣтей, при увольненіи въ отпускъ по болѣзни, семействамъ умершихъ, на приданое, на обзаведеніе при выходѣ изъ учебныхъ заведеній, при особенно уважительныхъ случаяхъ на уплату долговъ, а также на выдачу денежныхъ наградъ за полезныя сочиненія и разныхъ пособій отставнымъ морскимъ чинамъ. Предложеніе это было Высочайше утверждено въ 1854 году, и съ того времени сумма 67 т. руб. ежегодно вносится въ смѣту морскаго министерства и распределяется по назначенію адмиралтействъ-совѣта.

Число получавшихъ пособія измѣнялось въ предѣлахъ отъ 350 до 500 человекъ въ годъ, но число обращающихся за пособіями обыкновенно значительно болѣе, и были годы, въ которые число прошеній, сопровождавшихся отказомъ, превышало одну тысячу.

Пособія изъ  
суммы 24 т. руб.

Высочайшимъ повелѣніемъ 4 ноября 1857 года, предоставлено Генералъ-Адмиралу, а за отсутствіемъ его управляющему морскимъ министерствомъ, назначать пособія Высочайшимъ Именемъ лицамъ по крайне бѣдному и болѣзненному положенію, съ тѣмъ, чтобы размѣръ этихъ пособій не превышалъ отъ 30 до 100 руб. на каждое лицо и общій итогъ не выходилъ за 250 руб. послѣ каждого всеподданнѣйшаго доклада. На покрытие этого расхода вносится ежегодно въ смѣту морскаго министерства сумма въ 24,000 рублей. Число получающихъ пособія изъ этой суммы простирается до 450 человѣкъ въ годъ.

Сумма на про-  
изводство денеж-  
ныхъ наградъ.

Наконецъ, на основаніи Высочайшихъ повелѣній 11 апрѣля и 26 августа 1854 года, ассигнуются въ распоряженіе морскаго министерства ежегодно 20,000 р. на награды и пособія строевымъ морскимъ офицерамъ и гражданскимъ чиновникамъ, а также на плату за воспитаніе въ учебныхъ заведеніяхъ пансіонерокъ награднаго капитала, который прежде существовалъ въ морскомъ министерствѣ и переданъ въ 1854 году въ распоряженіе министерства финансовъ.

Значеніе эме-  
ритальной каски  
для службы офи-  
церовъ.

Одно изъ обстоятельствъ, сильно тяготившихъ въ прежнее время морскаго офицера, было сознаніе, что продолжительная служба не вознаграждается достаточно пенсіею на старости лѣтъ, и что въ случаѣ его смерти семейство его должно остаться при самыхъ скудныхъ средствахъ существованія. Размѣры пенсій въ 1855 году были слѣдующіе:



|                         | За 25 л. службы. | За 35 л. службы. |
|-------------------------|------------------|------------------|
| контръ-адмиралу . . .   | 430 р.           | 860 р.           |
| капитану 1-го ранга . . | 257 — 50 к.      | 515 —            |
| капитану 2-го ранга . . | 215 — » —        | 430 —            |
| капитанъ-лейтенанту . . | 172 — 50 —       | 345 —            |
| лейтенанту . . . . .    | 157 — 50 —       | 315 —            |

Мысль объ учрежденіи пенсіонной эмеритальной кассы въ морскомъ вѣдомствѣ, возникшая еще въ 1856 году, получила быстрое и чрезвычайно удачное осуществленіе. Капиталь кассы составляетъ къ 1-му января 1880 года цифру 15.595,569 р. 58 к., и учрежденіе это можетъ быть уже теперь названо истиннымъ благодѣяніемъ для офицерскихъ чиновъ морскаго вѣдомства. Въ главѣ XI второй части этого «Обзора» подробно излагаются всѣ обстоятельства возникновенія кассы и развитія ея операций. Здѣсь же упоминается только о той степени обезпеченія, которое касса представляетъ въ настоящее время чинамъ морскаго вѣдомства.

Обезпеченіе это можетъ быть выражено въ слѣдующихъ наглядныхъ данныхъ:

Капитанъ 1 ранга или полковникъ, участвовавшій въ эмеритальной кассѣ со времени ея учрежденія въ 1856 году, принужденный неизлечимою болѣзнію оставить службу, при выходѣ нынѣ въ отставку получаетъ въ пенсію: изъ государственнаго казначейства 571 р. 80 к., изъ эмеритальной кассы—648 р. 13 к., всего 1219 руб. 93 к., т. е. только на 160 руб. менѣе того содержанія, какое получалъ на службѣ по чину. Ка-

питанъ 1 ранга, прослужившій 35 лѣтъ, выходящій въ отставку съ производствомъ въ слѣдующій чинъ, получить всего изъ государственнаго казначейства и эмеритальной кассы—1834 р. 80 к., на 455 руб. болѣе того, что онъ получалъ на службѣ по чину.

Семейства лицъ умершихъ имѣютъ по закону право на государственныя пенсіи въ слѣдующемъ размѣрѣ: жена получаетъ половину изъ полнаго оклада пенсіи мужа, а несовершеннолѣтніа дѣти каждый  $\frac{1}{3}$  изъ второй половины, такъ что вдова съ тремя дѣтьми получаетъ весь окладъ пенсій производившейся или слѣдовавшей ея мужу. Имѣющимъ болѣе трехъ дѣтей окладъ этотъ не увеличивается. На этомъ же основаніи назначается имъ въ дополненіе пенсія изъ эмеритальной кассы, но съ тою льготою, что дочерямъ умершихъ продолжается производство эмеритальныхъ пенсій до выхода въ замужество.

Семейства лицъ, умершихъ до выслуги 20 лѣтъ, получаютъ изъ эмеритальной кассы въ единовременное пособіе полный годовой окладъ пенсіи умершаго за 35 лѣтъ службы, или всѣ поступившіе съ него за время службы вычеты изъ 6 $\frac{1}{2}$ % на 100, смотря по тому что окажется выгоднѣе для семейства; семейства же чиновъ, прослужившихъ 20 лѣтъ, получаютъ пенсію какъ бы за 25 лѣтъ, а прослужившихъ 30 лѣтъ,— какъ бы за 35 лѣтъ службы умершаго.

Въ заключеніе, еще одинъ выдающійся примѣръ благотѣльнаго значенія эмеритальной кассы: въ случаѣ смерти служащаго, который былъ холостъ, но



послѣ котораго осталась мать, она получаетъ тотъ же размѣръ пенсїи или единовременнаго пособія, или возвратъ вычетовъ, какой получаютъ вдовы умершихъ.

Морское министерство не упускало изъ виду никакихъ средствъ, могущихъ служить къ возвышенію значенія морской службы. Заграничныя плаванія и уменьшеніе фронтовой службы весьма много этому содѣйствовало; но большое значеніе также необходимо приписать и тѣмъ мѣрамъ, которыя принимались къ возбужденію и поддержанію въ средѣ морскихъ офицеровъ любви къ морской наукѣ и живаго интереса къ каждому успѣху морской практики, а также тѣмъ средствамъ, которыя морское министерство давало къ удовлетворенію этой любознательности. Важнѣйшими мѣрами въ этомъ направленіи были: преобразование журнала «Морской Сборникъ», развитіе у насъ морской исторической и ученой литературы, заведеніе специальныхъ морскихъ библіотекъ и публичныя чтенія о различныхъ предметахъ, касающихся до морской специальности.

Въ послѣдніе годы царствованія Императора Николая Павловича, за исключеніемъ учебныхъ руководствъ и немногихъ книгъ спеціальнаго содержанія, вся морская литературная дѣятельность сосредоточивалась въ двухъ повременныхъ и одномъ періодическомъ изданіяхъ, печатаемыхъ на средства морскаго министерства. Старѣйшее изъ нихъ, «Записки Морскаго Ученаго Комитета», издавалось съ 1828 по 1845 годъ и наполнялось статьями, относящимися до раз-

Мѣры къ развитію въ офицерахъ любви къ морской наукѣ.

Преобразование «Морскаго Сборника» и важное значеніе этого журнала въ дѣлѣ развитія морскаго образованія.

ныхъ отраслей морскаго дѣла. По краткости статей, весьма поверхностно касавшихся разбираемыхъ вопросовъ, а также по отсутствію какого либо опредѣленнаго направленія, «Записки Морскаго Ученаго Комитета», отличавшіяся своею безжизненностію, почти не имѣли читателей и были полезны лишь въ томъ отношеніи, что сохранили на страницахъ своихъ нѣсколько интересныхъ отдѣльныхъ фактовъ изъ давно прошедшей дѣятельности нашего флота. Второе повременное изданіе, «Записки Гидрографическаго Департамента»,—обязанныя своимъ началомъ содѣйствію горячаго сторонника разширенія морскаго образованія, извѣстнаго гидрографа М. Ф. Рейнеке,—поддерживались безвозмездными трудами энергическаго и талантливаго ученаго моряка А. П. Соколова и нѣсколькихъ его товарищей-сотрудниковъ. Кромѣ разработки вопросовъ собственно гидрографическихъ, въ «Запискахъ» помѣщались интересныя статьи по другимъ морскимъ специальностямъ, и преимущественно по исторіи нашего флота. По этимъ статьямъ, составленнымъ по официальнымъ архивнымъ источникамъ, и также по статьямъ, содержащимъ драгоцѣнныя свѣдѣнія о русской морской библіографіи, «Гидрографическія записки» и до настоящаго времени представляютъ не утратившій своего значенія цѣнный историческій матеріалъ. Изданіе «Гидрографическихъ записокъ» продолжалось десять лѣтъ, съ 1842 по 1852 годъ. Ежегодно выходившія по одной книгѣ, «Записки» постепенно увеличивали свой объемъ до того, что послѣдняя, десятая часть



ихъ имѣла уже болѣе 40 печатныхъ листовъ. По рѣдкости своего появленія и статьямъ преимущественно серьезнаго содержанія, «Гидрографическія записки», удовлетворяя требованіямъ немногихъ ученыхъ и любознательныхъ моряковъ, не могли проникать въ массу морскихъ читателей, жаждавшихъ болѣе легкаго чтенія и интересовавшихся живою современностію, а не событіями отдаленной старины.

Въ 1848 году, для удовлетворенія такого справедливаго требованія, морской ученый комитетъ, въ то время только что преобразованный, приступилъ къ изданію ежемѣсячнаго журнала «Морской Сборникъ», который, по прекращеніи «Записокъ» ученаго комитета и гидрографическаго департамента, остался единственнымъ представителемъ нашей морской періодической прессы. Главною цѣлью «Морскаго Сборника», заявленною въ первой его книжкѣ, было ознакомленіе русскихъ моряковъ съ интересными для нихъ свѣдѣніями, появляющимися въ иностранныхъ морскихъ изданіяхъ. Въ самой программѣ «Сборника» относительно помѣщенія свѣдѣній о русскомъ флотѣ вовсе умалчивалось, и въ первое пятилѣтіе своего существованія, этотъ журналъ, выходившій весьма небольшими книжками, наполнялся статьями почти исключительно переводимыми изъ иностранныхъ морскихъ изданій. Подобный характеръ «Сборника», а также довольно сухой, полуофициальный тонъ его статей, далеко не удовлетворялъ требованіямъ моряковъ, ожидавшихъ отъ морскаго журнала свѣдѣній преимуще-

ственно о близкомъ ихъ сердцу, родномъ русскомъ флотѣ. Причина, по которой журналъ избѣгалъ печатанія русскихъ свѣдѣній, объясняется господствовавшими въ то время взглядами въ нашихъ высшихъ административныхъ сферахъ, раздѣляемыми, конечно, и морскимъ начальствомъ. Густой покровъ канцелярской тайны считался тогда необходимою принадлежностію административной дѣятельности, причемъ указаніе на существующіе недостатки и заботы объ ихъ устраненіи лежали исключительно на ближайшихъ начальственныхъ лицахъ, сохраняясь въ секретѣ не только отъ общества, но даже и отъ другихъ лицъ того же вѣдомства. Такимъ образомъ, не смотря на нескрываемое желаніе моряковъ жаждавшихъ полезнаго чтенія, «Морской Сборникъ», поставленный въ такія невыгодныя условія, не имѣлъ возможности касаться современной русской морской дѣятельности и потому оставался чуждымъ и почти бесполезнымъ для флота.

Со вступленіемъ въ управленіе министерствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, произошла быстрая перемѣна въ характерѣ дѣйствій всей морской администраціи, отразившаяся и на морской литературѣ. Приступая къ существеннымъ преобразованіямъ, почти по всемъ частямъ морскаго управленія, высшее морское начальство, ясно сознавало важность сочувственнаго содѣйствія литературы при обсужденіи предстоящихъ реформъ. И, дѣйствительно, литература съ готовностію отзывалась на сдѣланный



ей вызовъ и оказалась достойною возлагаемыхъ на нее надеждъ, приступивъ къ всесторонней разработкѣ главныхъ основаній предстоящихъ преобразованій, съ полною добросовѣстностію и искреннимъ желаніемъ успѣха.

Первымъ шагомъ къ возбужденію энергическаго содѣйствія литературы была замѣна прежней канцелярской тайны широкою гласностію, благодаря которой немедленно отозвалось много сочувственныхъ морскому дѣлу голосовъ, и въ числѣ ихъ было нѣсколько извѣстныхъ авторитетныхъ писателей.

Независимо гласности, къ возрожденію нашей морской литературы приняты были и другія, весьма дѣйствительныя, мѣры. Первая изъ нихъ заключалась въ существенныхъ улучшеніяхъ «Морскаго Сборника», возбуждившихъ живое сочувствіе къ *современнымъ* интересамъ флота, не только между моряками, но и среди всего образованнаго русскаго общества; второю была прочная и правильная организація занятій по русской морской исторіи, которая должна была послужить средствомъ для ознакомленія читающей публики съ *прошедшимъ* русскаго флота.

Введеніе въ 1853 году въ «Морскомъ Сборникѣ» оффиціального отдѣла, въ которомъ помѣщались всѣ относящіеся до флота правительственныя и начальственныя распоряженія, а также извѣстія о морскихъ военныхъ дѣйствіяхъ, плаваніи судовъ и другихъ морскихъ событіяхъ, быстро пріобрѣло этому журналу популярность между моряками, и незамѣтно повело

къ тому, что большинство морскихъ читателей, заинтересованное первоначально преимущественно служебными свѣдѣніями, мало по малу начало обращать вниманіе и на статьи неофициальнаго отдѣла, который съ каждой новой книжкой журнала пріобрѣталъ большую занимательность и болѣе важное значеніе.

При гласномъ обсужденіи проектовъ всѣхъ принимаемыхъ по морскому вѣдомству преобразованій, страницы «Морскаго Сборника» гостепріимно открывались для всякаго дѣльнаго мнѣнія. При появленіи серьезныхъ статей, касающихся основныхъ положеній какого нибудь проекта, нерѣдко являлись на нихъ возраженія, подкрѣпляемые или опровергаемые новыми статьями. Въ такой живой, общепригодной полемикѣ вырабатывался вопросъ, разсматриваемый со всѣхъ сторонъ и при всевозможныхъ приложеніяхъ его къ практикѣ. Сводъ высказанныхъ мнѣній, вполнѣ объясняющій предметъ, значительно облегчалъ трудъ официальныхъ дѣятелей, и, предохраняя ихъ отъ ошибочныхъ уклоненій, указывалъ тотъ путь, по которому они съ увѣренностью могли прійти къ правильному и наилучшему рѣшенію дѣла.

Одно изъ такихъ болѣе выдававшихся обсужденій, было вызвано вопросомъ «о воспитаніи», возбудившимъ живой интересъ не только среди педагоговъ, но и всего образованнаго общества.

Подобнымъ же образомъ происходила разработка вопросовъ, относящихся и къ другимъ нововведеніямъ по морскому вѣдомству, какъ на примѣръ: о



судебной реформѣ, способахъ комплектованія флота, эмеритальной кассѣ, преобразованіи корпуса штурмановъ и морской артиллеріи и проч. Для полнѣйшаго же обсужденія вопроса объ улучшеніи санитарной части флота, съ 1861 года при «Морскомъ Сборникѣ» начали издаваться особыя «Медицинскія приложенія».

Независимо обсужденія вопросовъ, относящихся къ преобразованіямъ, для ознакомленія читающей публики съ текущею морскою дѣятельностію, въ «Морскомъ Сборникѣ» начали печатать ежегодно представляемые начальству отчеты отъ всѣхъ частей морскаго управленія. Въ заключеніе, не забыто было развитіе, привлекательнаго для большинства читателей, собственно литературнаго элемента, конечно, не вовсе лишеннаго и научнаго значенія. Съ цѣлію разширенія общеобразовательнаго кругозора моряковъ, а также для распространенія въ русскомъ обществѣ свѣдѣній объ отдаленныхъ путешествіяхъ, совершаемыхъ нашими судами, и для изученія состоянія плаванія по внутреннимъ водамъ Россіи, высшее морское начальство обратилось къ нѣкоторымъ лицамъ, уже заявившимъ себя литературною дѣятельностію, и однимъ изъ нихъ предложило совершить путешествіе на военныхъ судахъ, отправлявшихся въ разное время въ дальнія заграничныя плаванія, а другимъ,—отправиться для изученія и описанія нашихъ судоходныхъ рѣкъ и озеръ. Наконецъ, для ознакомленія съ состояніемъ иностранныхъ флотовъ и ихъ различныхъ морскихъ учреждений, команди-

рованы были за границу способные и образованные морские офицеры.

Въ числѣ литераторовъ, изъявившихъ согласіе на предложеніе морскаго министерства, были: Гончаровъ, Григоровичъ, Максимовъ, Афонасьевъ - Чужбинскій, Писемскій и мн. др. Слѣдствіемъ сдѣланныхъ ими наблюденій во время путешествій за границу и внутри Россіи былъ рядъ описаній, отличающихся не только вѣрностію описываемыхъ предметовъ и занимательностію содержанія, но и художественною формою изложенія. Между произведеніями приглашенныхъ путешественниковъ - литераторовъ, «Фрегатъ Паллада» Гончарова, по своимъ высокимъ литературнымъ достоинствамъ, представляетъ выдающееся явленіе; также какъ изъ статей бывшихъ за границею моряковъ особенною точностію описаній, полнотою морскихъ свѣдѣній и блестящимъ литературнымъ изложеніемъ отличались статьи И. А. Шестакова.

Всѣ эти труды печатались въ «Морскомъ Сборникѣ» и все болѣе и болѣе возвышали разнообразность, полезность и занимательность его содержанія. вмѣстѣ съ увеличеніемъ матеріала увеличился и самый объемъ «Сборника» до того, что съ 1855 года каждый мѣсячный выпускъ этого журнала составлялъ два тома, заключающихъ въ себѣ до 40 печатныхъ листовъ.

При направленіи, приданномъ «Морскому Сборнику», съ одной стороны широкая гласность относительно



всей нашей морской дѣятельности, а съ другой—интересныя статьи, посвященныя предметамъ болѣе или менѣе относящимся къ морскому дѣлу, и изложенныя занимательно и общепонятнымъ образомъ, доставили нашему морскому журналу огромную популярность среди русскаго образованнаго общества и, такъ сказать, сроднили это общество съ флотомъ. Слѣдствіемъ этого сближенія было то, что чуждые до того интересы флота стали близкими каждому образованному русскому, а морская служба и моряки заняли, по принадлежащему имъ праву, высокое мѣсто въ общественномъ мнѣніи. Вѣрнѣйшей оцѣнкой степени популярности «Морскаго Сборника» можетъ служить число расходившихся его экземпляровъ, которое, въ періодъ наибольшаго его распространенія, доходило до 5,000.

Но, при всемъ этомъ, необходимо замѣтить, что отъ приобрѣтенія «Сборникомъ» такой популярности нисколько не пострадали научныя морскіе интересы, которыхъ онъ былъ главнѣйшимъ органомъ. Не смотря на дѣятельную разработку вопросовъ, относящихся къ морскимъ реформамъ, не было ни одной отрасли морскаго дѣла, интересовъ и развитія которой не касался бы «Сборникъ».

«Морской Сборникъ» издавался отъ морскаго ученаго комитета, предсѣдателями котораго были авторитетные, ученые моряки, заслуженно пользовавшіеся уваженіемъ: *О. П. Литке, П. И. Рикордъ, баронъ Ф. П. Врангель, М. Ф. Рейнеке и С. И. Зеленой.*

Горячее сочувствіе общества къ успѣшному ходу морскихъ преобразованій не ослабѣвало до осуществленія ихъ на самомъ дѣлѣ, и во все это время «Морской Сборникъ» сохранялъ свою популярность и постоянно держался принятаго направленія. Но съ 1862 года, когда большая часть главнѣйшихъ реформъ приведена была къ окончанію и вмѣстѣ съ тѣмъ въ системахъ судостроенія и вооруженія судовъ произошли существенныя перемѣны, нашъ морской журналъ—для разработки новыхъ научныхъ вопросовъ, получившихъ для флота первостепенное значеніе,—долженъ былъ принять исключительно специальное направленіе. Быстрые успѣхи естественныхъ наукъ отразились безчисленными усовершенствованіями по разнымъ частямъ морской техники. Замѣна дерева желѣзомъ и парусовъ машинами, введеніе брони, а съ нею и измѣненіе артиллерійскаго вооруженія судовъ произвели полный переворотъ въ морской наукѣ. Неважныя до того части ея разрослись въ обширныя самостоятельныя отдѣлы, и науки, прежде бывшія чуждыми морскимъ, стали съ ними въ тѣсную связь. Подобныя измѣненія, къ числу которыхъ, впоследствии, просоединилось введеніе въ морскую войну минъ, породили множество специально научныхъ вопросовъ, разработкою которыхъ занялся «Морской Сборникъ», съ успѣхомъ продолжающій, для пользы флота, трудиться на этомъ поприщѣ и до настоящаго времени.

Морскія газет.  
ти.

При такомъ серьезно научномъ направленіи «Сбор-



ника», для сообщенія морскимъ читателямъ свѣдѣній объ ежедневной, текущей морской дѣятельности, въ двухъ нашихъ главныхъ портахъ, Кронштадтѣ и Николаевѣ, начали издаваться морскія газеты подъ названіемъ «Кронштадтскаго и Николаевскаго Вѣстниковъ». Обѣ газеты обязаны появленіемъ своимъ частной инициативѣ, издаются частными лицами, но получаютъ матеріальную поддержку отъ морскаго министерства, съ тѣмъ условіемъ, чтобы при газетахъ былъ официальный отдѣлъ, заключающій въ себѣ всѣ относящіяся до флота правительственныя и начальственныя распоряженія.

Въ прежнее время, когда изученію прошедшей дѣятельности флота не придавали особенно важнаго значенія, лицамъ, которымъ поручались морскимъ министерствомъ занятія исторіею русскаго флота, обыкновенно назначалась матеріальная поддержка, но характеръ дѣятельности совершенно представленъ былъ самому трудящемуся. Поэтому въ направленіи занятій избранныхъ лицъ не было никакой общей системы, и труды одного нисколько не согласовались съ трудами другихъ. Изъ наиболѣе выдававшихся дѣятелей по исторіи русскаго флота въ прошедшее царствованіе были: В. Н. Берхъ, А. В. Висковатовъ и А. П. Соколовъ. Первый изъ нихъ, еще въ 1820 году написавшій хронологическую исторію путешествій въ сѣверныя полярныя страны, и помѣщавшій морскія историческія статьи въ разныхъ періодическихъ изданіяхъ, въ 1828 году, по Высочайшему

Организація занятій по исторіи русскаго флота.

повелѣнію, назначенъ былъ для занятій по исторіи флота. Главнѣйшія изъ его работъ, составленныя по архивнымъ документамъ, были: «Жизнеописаніе российскихъ адмираловъ», за время отъ основанія флота до царствованія Императрицы Екатерины II, и «Письма Петра Великаго», напечатанныя съ сборника, составленнаго адмираломъ Нагаевымъ и только пополненнаго Берхомъ. Несмотря на нѣкоторые частные недостатки его трудовъ, они составляютъ драгоцѣнный матеріалъ для исторіи нашего флота.

А. В. Висковатовъ, занимавшійся тѣмъ же предметомъ, написалъ нѣсколько прекрасныхъ статей, напечатанныхъ въ періодическихъ изданіяхъ, и по кончинѣ своей оставилъ много матеріаловъ и одно вполне обработанное сочиненіе, впоследствии напечатанное подъ заглавіемъ: «Краткій историческій обзоръ морскихъ походовъ русскихъ и мореходства ихъ вообще до исхода XVII столѣтія». Эта брошюра, небольшая по объему, замѣчательна по добросовѣстному собранію матеріаловъ.

Въ сороковыхъ годахъ началъ заниматься историческими изслѣдованіями лейтенантъ А. П. Соколовъ, сосредоточившій впоследствии свою дѣятельность на «Запискахъ гидрографическаго департамента», которыя онъ и редактировалъ съ 1845 года до прекращенія изданія. Изъ множества помѣщенныхъ въ нихъ, и другихъ періодическихъ изданіяхъ, разнообразныхъ морскихъ статей Соколова, особенно замѣчательны: «Сѣверная или вторая Берингова экспе-



диція», весьма полная русская морская библиография, обнимающая время съ основанія флота до 1846 года, и нѣсколько превосходныхъ статей по исторіи нашего флота.

Но работы всѣхъ лицъ, трудившихся по этому предмету, весьма полезныя и важныя сами по себѣ, много теряли отъ неимѣнія между собою общей связи. Являясь отрывочно, безъ опредѣленной системы, они не приносили всей той пользы, которую могли приносить по своимъ неоспоримымъ достоинствамъ. Самое помѣщеніе въ періодическихъ изданіяхъ такихъ трудовъ облакало ихъ на скорое, незаслуженное забвеніе большинства читателей, которые легко обращаются къ интересующей ихъ книгѣ, но не имѣютъ ни времени, ни охоты рыться въ библіотекахъ, отыскивая статьи старыхъ періодическихъ изданій.

Со вступленія въ управленіе министерствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, на занятія исторіею русскаго флота, какъ на одну изъ важнѣйшихъ отраслей учено-морской литературы, обращено было полное вниманіе Его Высочества. Дѣло началось именно съ того, чего не доставало прежнимъ занятіямъ, то есть съ правильнаго, систематическаго распредѣленія хода работъ, и какъ основнымъ фундаментомъ для нихъ служатъ неоспоримо-вѣрные, подлинныя документы, то прежде всего и приступлено было къ ознакомленію съ наличнымъ архивнымъ историческимъ матеріаломъ. Исполненіе этого было поручено Соколову, командированному въ Москву, Астрахань

и Николаевъ, для осмотра тѣхъ изъ тамошнихъ архивовъ, въ которыхъ можно было надѣяться найти свѣдѣнія, касающіяся до исторіи флота.

Исполнивъ возложенное на него порученіе съ полнымъ успѣхомъ, Соколовъ сдѣлалъ многія извлеченія въ московскомъ архивѣ министерства иностранныхъ дѣлъ и указалъ также на хранящіяся тамъ дѣла, заключающія морскія свѣдѣнія; а въ Астрахани и Николаевѣ, отобравъ документы, болѣе важные въ историческомъ отношеніи, отправилъ ихъ въ Петербургъ. Тяжкая болѣзнь и послѣдовавшая за нею кончина этого достойнаго труженика прекратили его полезную дѣятельность.

Но и отъ такой важной потери, твердо поставленное и вѣрно направленное дѣло разработки русской морской исторіи не остановилось въ своемъ дальнѣйшемъ развитіи; напротивъ того, изданіе исторіи получило обезпеченіе исходатайствованіемъ Высочайшаго повелѣнія на ежегодный отпускъ опредѣленной суммы на издержки.

Преемникъ Соколова, кап.-лейт. Елагинъ, въ 1860 году продолжалъ изслѣдованія въ архивахъ и бібліотекахъ Петербурга, Москвы, Воронежа, а также сдѣлалъ извлеченія изъ документовъ временъ царствованія Петра Великаго въ архивахъ Лондонскомъ, Стокгольмскомъ, Амстердамскомъ и въ Гагѣ. По обработкѣ собранныхъ матеріаловъ, издана была исторія азовскаго флота, и къ этому сочиненію, заключающемуся въ одномъ томѣ, приложено два тома матеріаловъ, изъ которыхъ оно



было составлено. Затѣмъ, чтобы сдѣлать и прочія собранныя архивныя богатства общедоступными для моряковъ и ученыхъ, интересующихся исторіею русскаго флота, приступлено къ изданію матеріаловъ для исторіи русскаго флота, которыхъ и издано Елагинымъ 4 тома, содержащіе въ себѣ документы временъ Петра I и, кромѣ того, напечатанъ томъ, заключающій морскія свѣдѣнія, извлеченныя изъ журналовъ Петра Великаго, Екатерины I, князя Меншикова, и морскіе журналы современниковъ Императора Петра: генераль-адмирала графа Апраксина и извѣстнаго морскаго офицера Наума Акимовича Сенявина. Не считая множества мелкихъ историческихъ изслѣдованій, этими изданіями и заключилась полезная дѣятельность С. И. Елагина, сошедшаго въ преждевременную могилу.

Преемникомъ Елагина назначенъ тайный совѣтникъ Веселаго, служившій во флотѣ около 20 лѣтъ и занимавшійся также русскою морскою исторіею. Продолжая въ главныхъ чертахъ слѣдовать по пути своего предшественника, *Θ. Θ. Веселаго*, по мысли и съ разрѣшенія главнаго руководителя историческихъ трудовъ, Его Высочества Генераль-Адмирала, приступилъ къ дальнѣйшему развитію работъ по исторіи флота въ слѣдующемъ направленіи.

Обработка въ хронологическомъ порядкѣ старѣйшихъ періодовъ нашей морской исторіи, при не сомнѣнной пользѣ своей въ научномъ отношеніи, представляетъ ту невыгоду, что не можетъ давать отвѣтовъ на административныя справки и ученія

изслѣдованія, относящіяся преимущественно къ болѣе новѣйшему времени. Вслѣдствіе этого принято за основаніе: при дальнѣйшей разработкѣ нашей морской исторіи, сохраняя хронологическій порядокъ, удовлетворяютъ также и сказанному требованію; поэтому, продолжая въ главныхъ чертахъ работы, начатыя Елагинымъ, одновременно съ ними приступить къ составленію такихъ отдѣльныхъ монографій, по главнѣйшимъ проявленіямъ морской дѣятельности, которыя, въ сравнительно небольшемъ объемѣ, заключали бы въ себѣ свѣдѣнія объ избранномъ предметѣ, по возможности за все время существованія флота.

Во исполненіе первой части задачи, то есть *продолженія прежде начатыхъ работъ*, сдѣлано слѣдующее:

а) Какъ продолженіе начатой Елагинымъ исторіи русскаго флота, предпринято изданіе подъ заглавіемъ «Очеркъ русской морской исторіи», и изданъ первый томъ его, заключающій въ себѣ исторію мореходства въ Россіи съ древнѣйшихъ временъ до основанія флота и исторію флота до кончины Петра Великаго.

б) Продолжается изданіе «Матеріаловъ для исторіи русскаго флота», изъ которыхъ напечатаны V, VI и VII томы и печатается VIII-й. Въ изданномъ V-мъ томѣ заключаются документы, относящіеся къ царствованію Императрицы Екатерины I и Петра II; въ VII—документы конца царствованія Петра II и первыхъ пяти лѣтъ царствованія Императрицы Анны и въ VIII—документы, относящіеся къ послѣднимъ годамъ царствованія Императрицы Анны. Исключеніемъ изъ



этого строго хронологического порядка былъ только VI томъ, въ которомъ собраны документы, относящіеся собственно къ вопросу о приобрѣтеніи Россіею береговъ Азовскаго и Чернаго морей и открытіи свободнаго морскаго пути въ Средиземное море. Документъ, напечатанные въ VI томѣ, обнимаютъ періодъ времени отъ послѣднихъ годовъ царствованія Петра Великаго до основанія черноморскаго флота въ царствованіе Екатерины II. Такимъ образомъ, за этотъ промежутокъ времени, въ VI-мъ томѣ находятся свѣдѣнія о судостроеніи и дѣятельности флотилій Дунайской, Днѣпровской и Донской, изъ которыхъ образовался первоначальный черноморскій флотъ.

в) По прежнему продолжались работы по собранію морскихъ историческихъ свѣдѣній въ архивахъ: министерства иностранныхъ дѣлъ, военно-топографическаго депо, генеральнаго штаба и нѣкоторыхъ другихъ, а также въ библіотекахъ—Императорской публичной и академіи наукъ. Главнымъ же и обильнѣйшимъ источникомъ для собранія свѣдѣній по исторіи русскаго флота былъ архивъ морскаго министерства.

Во исполненіе второй части задачи, то есть по составленію *отдѣльныхъ монографій*, исполнено слѣдующее:

а) Для ознакомленія моряковъ и вообще лицъ, интересующихся флотомъ, съ главными событіями его военной дѣятельности, изданы «Краткія свѣдѣнія о русскихъ морскихъ сраженіяхъ за два столѣтія, съ 1656 по 1856 годъ». Въ книгѣ находятся карты всѣхъ

морей, на которыхъ происходили сраженія, и, посредствомъ особенныхъ надписей на картахъ, означены мѣсто и время сраженія, число участвовавшихъ въ немъ судовъ, нашихъ и непріятельскихъ, а также потери, понесенныя въ битвѣ каждымъ изъ противниковъ. Въ текстѣ книги изложены большія подробности о каждомъ сраженіи.

б) Изданъ «Списокъ русскихъ военныхъ судовъ съ 1668 по 1860 годъ», то есть съ построения перваго русскаго военнаго корабля «Орель», по начало желѣзнаго судостроенія. Въ «Спискѣ», составляющемъ томъ въ 800 страницъ, помѣщены свѣдѣнія о всѣхъ нашихъ военныхъ судахъ, построенныхъ въ Россіи и заграницею, а также купленныхъ и взятыхъ у непріятеля. Противъ имени судна, если только отыскались свѣдѣнія, показано число орудій, три главныхъ размѣренія, время закладки и спуска, мѣсто постройки, имя строителя, время тимберовки и особенности постройки и службы. Въ началѣ книги приложены довольно полныя свѣдѣнія—какого рода артиллерійскими орудіями въ разное время вооружались суда нашего флота, и какой калибръ имѣли орудія. Такимъ образомъ «Списокъ», въ общемъ своемъ составѣ, представляетъ полную картину дѣятельности нашихъ верфей, почти за двухсотлѣтній періодъ времени, и даетъ возможность, въ каждую извѣстную эпоху, опредѣлить наличный составъ нашего флота и его боевую силу.

в) Къ числу подобныхъ же монографій, хотя из-



данная ранѣе, относится «Очеркъ исторіи морскаго корпуса», составляющій довольно полный историческій обзоръ о состояніи и дѣятельности учебныхъ заведеній, въ которыхъ приготавливались наши морскіе офицеры, начиная съ основанія флота почти до вступленія на престолъ нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора. Заведенія эти были: навигацкая школа, морская академія и морской кадетскій корпусъ. Исторія ихъ есть исторія образованія моряковъ съ основанія флота.

г) Въ настоящее время собираются и обрабатываются матеріалы для новой, особенно важной монографіи—«Полнаго списка офицеровъ, служившихъ на нашемъ флотѣ съ самаго его основанія». Въ «Спискѣ» будутъ помѣщены свѣдѣнія о времени вступленія въ службу, повышенія въ чинахъ, времени окончанія службы и другія свѣдѣнія о служебной дѣятельности состоявшихъ на флотѣ лицъ.

д) Печатается «Краткая русская морская исторія», которая, въ объемѣ около 25 печатныхъ листовъ, будетъ заключать главнѣйшія черты дѣятельности древнихъ русскихъ мореплавателей и нашего военнаго флота за все время его существованія.

Въ связи съ изданіемъ исторіи русскаго флота находится еще одна важная литературная работа, производимая особою комиссіею подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника Веселаго: подробное описаніе дѣлъ, хранящихся въ столь богатомъ документами морскомъ архивѣ. Въ настоящее время комиссіею уже изданы

два тома этихъ описаній, заключающіе въ себѣ до 100 печатныхъ листовъ. Въ составъ этихъ томовъ вошли описанія дѣлъ пяти слѣдующихъ, старѣйшихъ отдѣловъ архива: I) дѣлъ хранящихся въ залѣ засѣданій адмиралтействъ-совѣта; II) дѣлъ приказа большой казны, Азовской приказной палаты и Царскаго шатра на Воронежѣ; III) дѣлъ приказа Военскаго морскаго флота; IV) дѣлъ Адмиралтейской Канцеляріи и V) дѣлъ генераль-адмирала графа Апраксина.

Такимъ образомъ напечатанные томы открываютъ ученымъ изслѣдователямъ доступъ къ главнѣйшимъ морскимъ документамъ за время всего царствованія Великаго Основателя флота, и, не подлежить сомнѣнію, будутъ полезны не только для разработки русской морской исторіи, но и для общей исторіи Россіи.

Изданія мор-  
скаго учснаго ко-  
митета.

Наконецъ, въ отчетный періодъ, морской ученый комитетъ издалъ, для содѣйствія распространенію знаній по морскимъ наукамъ, 53 оригинальныхъ сочиненія, составляющихъ 76 томовъ, и 24 переводныхъ сочиненія въ 29 томахъ. Оригинальныя сочиненія относятся къ слѣдующимъ отраслямъ морскаго дѣла: исторіи—15 сочиненій, судостроенія 3, артиллеріи 2, механики 3, гидрографіи и астрономіи 4, тактики 1, морскаго дѣла 5, языкознанія 3, библіографіи 1, справочныхъ свѣдѣній 2. Всѣ эти книги издавались на суммы морскаго министерства для разсылки въ морскія библіотеки, морскія учебныя заведенія и на суда флота, и для продажи морскимъ офицерамъ по самой умѣренной цѣнѣ.



Въ тѣхъ же видахъ предоставленія морскимъ офи-  
церамъ возможности слѣдить за морской наукой и  
имѣть обмѣнъ мыслей съ своими товарищами, во  
всѣхъ нашихъ портахъ устроены возможно удобныя  
помѣщенія для морскихъ собраній (клубовъ) съ би-  
бліотеками. Особенно широкое развитіе получило та-  
кое собраніе въ Кронштадтѣ, гдѣ сосредоточивается  
зимою наибольшее число офицеровъ. Занимая обшир-  
ное помѣщеніе, подъ которое приспособленъ одинъ  
изъ офицерскихъ флигелей, это собраніе, въ связи съ  
прекрасною библіотекою, могущею удовлетворить са-  
мымъ строгимъ требованіямъ любознательности по  
всѣмъ частямъ морской науки, служитъ центромъ  
кронштадтскаго морскаго общества. Постоянная встрѣча  
моряковъ-спеціалистовъ, являющихся сюда въ свобод-  
ное отъ исполненія своихъ служебныхъ обязанно-  
стей время, масса новѣйшихъ книгъ, газетъ и жур-  
наловъ, русскихъ и иностранныхъ, по морской спе-  
ціальности, невольно вызываютъ обмѣнъ мыслей по  
морскому дѣлу, которое во все двадцатипятилѣтіе по-  
стоянно представляло такъ много новаго и любопыт-  
наго; чтеніе лекцій по морскимъ наукамъ, устраи-  
ваемое въ назначенные дни въ собраніи, дополняетъ  
это образовательное значеніе морскаго собранія, а  
семейные вечера, даваемые собраніемъ время отъ  
времени, и сытный дешевый столъ, который тамъ  
можно имѣть ежедневно, усиливаютъ притягательную  
силу собранія, соединяя удовольствіе и удобства жизни.

Кронштадтская морская библіотека, учрежденная еще

въ 1832 году, по ходатайству бывшего тогда главнаго командира кронштадтскаго порта адмирала Рожнова и по иниціативѣ морскихъ офицеровъ, въ числѣ которыхъ наиболѣе выдѣлялся капит.-лейтен. Скрыдловъ, помѣщалась въ домѣ Миниха въ третьемъ этажѣ до 1859 года, когда переведена въ настоящее ея помѣщеніе, въ домѣ морскаго собранія. Въ 1855 году она состояла изъ 12,096 сочиненій. Съ переводомъ въ морское собраніе, библіотека начала быстро увеличиваться, и въ 1879 году состояла уже изъ 28,575 сочиненій въ 50,259 томахъ и выписывала болѣе 170 разныхъ журналовъ и газетъ. Помѣщеніе библіотеки, совершенно достаточное въ первое время, чрезъ нѣсколько лѣтъ сдѣлалось тѣснымъ, и въ 1874 году Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ уступилъ подъ нее свои комнаты, находившіяся надъ библіотекою. Читальная комната открыта въ теченіи всего года съ 10 часовъ утра до 10 часовъ вечера ежедневно, снабжена всѣми удобствами для чтенія и освѣщается электричествомъ, по системѣ Яблочкова. Всѣ офицеры и врачи балтійскаго флота считаются обязательными членами кронштадтской морской библіотеки, но временными членами могутъ быть и другіе обыватели Кронштадта. Библіотека управляется комитетомъ, избираемымъ ежегодно всѣми обязательными членами. Средства библіотеки состоятъ изъ вычета 1% съ жалованья обязательныхъ членовъ, платы съ временныхъ членовъ и небольшой субсидіи отъ морскаго министерства.



Въ другихъ портахъ также имѣются морскія собранія и библіотеки, но несравненно въ меньшихъ размѣрахъ. Въ этомъ отношеніи, за недостаткомъ денежныхъ средствъ, ожидаетъ своего устройства морское собраніе въ Николаевѣ, не соотвѣтствующее въ настоящемъ своемъ видѣ современному значенію порта. Требуется тамъ большаго пополненія и морская библіотека, состоящая теперь преимущественно изъ остатковъ нѣкогда знаменитой севастопольской морской библіотеки.

По волѣ Его Императорскаго Высочества Генерал-Адмирала, въ Кронштадтѣ, съ 1857 года, въ зимніе мѣсяцы, стали ежегодно читаться лекціи для морскихъ офицеровъ, какъ въ видахъ распространенія между ними свѣдѣній по ихъ прямой спеціальности, такъ и по другимъ наиболѣе интересовавшимъ морское общество научнымъ предметамъ. Для этихъ чтеній составлены правила; устройство же самыхъ лекцій возложено на морской ученый комитетъ. Чтеніе лекцій не ограничивалось однимъ Кронштадтомъ; онѣ ежегодно читаются въ послѣднее время въ Николаевѣ, а въ другихъ портахъ,—по мѣрѣ возможности имѣть лекторовъ.

Въ Кронштадтѣ эти чтенія наиболѣе касались слѣдующихъ предметовъ: морской артиллеріи, пароходной механики, физической географіи, астрономіи, корабельной архитектуры, морскаго международного права, миннаго дѣла, метеорологіи, морской исторіи, русской и иностранной, и морской тактики. Но, кромѣ

Чтенію лекцій

того, были лекціи о судопроизводствѣ, развитіи санитарнаго дѣла, физиологій, русской литературѣ, педагогикѣ примѣнительно къ обученію рекрутъ и дѣтей, статистики, минералогіи и о разныхъ событіяхъ дня, интересующихъ морское общество: объ экспедиціи Норденшильда, гибели англійскаго броненоснаго фрегата «Вангардъ», прохожденіи Венеры передъ дискомъ солнца и проч. Въ Николаевѣ читались: практическая астрономія, минное дѣло, метеорологія, русская морская исторія, анатомія и физиологія. Къ чтенію всѣхъ этихъ лекцій были приглашаемы профессоры и лица извѣстныя своими знаніями по той спеціальности, о которой читалась лекція.

Библиотека морского министерства и морской музей.

Въ заключеніе надлежитъ еще сказать о двухъ учрежденіяхъ, находящихся въ Петербургѣ въ зданіи главнаго адмиралтейства, имѣющихъ также для морскаго общества образовательное значеніе: о морскомъ музеѣ и библиотекѣ морскаго министерства.

Начатки этихъ учрежденій относятся еще ко временамъ Петра Великаго и они долгое время существовали совмѣстно. Державный Основатель нашего флота, въ своемъ регламентѣ между прочимъ постановилъ: всѣ приобретаемыя книги, модели, чертежи и другія вещи, относящіяся до морскаго искусства, хранить при адмиралтействъ-коллегіи. Какимъ образомъ это постановленіе было исполняемо до 1805 года,—трудно изложить въ послѣдовательности. Но въ 1805 году, по инициативѣ морскаго министра адмирала Чичагова, состоялся Высочайшій указъ объ учрежденіи



при адмиралтейскомъ департаментѣ морскаго музея. При энергичномъ участіи адм. Чичагова, возникшій музей быстро пополнился коллекціями разнообразныхъ предметовъ и книгъ, неимѣвшихъ отчасти прямой связи съ морскими специальностями. Между моделями судовъ, машинъ, находились окаменѣлости, древнія медали, раковины, а также одежда и оружіе дикихъ народовъ, доставленныя изъ кругосвѣтныхъ плаваній Лисянскимъ, Крузенштерномъ, Литке, Беллингсгаузеномъ, Лазаревымъ и другими нашими моряками. Собраніе же книгъ, въ томъ же 1805 году, весьма много пополнилось покупкою въ Копенгагенѣ, отъ извѣстнаго датскаго ученаго графа Бернсдорфа, нѣсколькихъ тысячъ томовъ, въ томъ числѣ на языкахъ греческомъ, латинскомъ, еврейскомъ, халдейскомъ и арабскомъ. По содержанію своему, книги эти, весьма цѣнныя и рѣдкія, принадлежали преимущественно къ разряду наукъ историческихъ, затѣмъ слѣдовали отдѣлы наукъ богословскихъ, юридическихъ, политическихъ, дипломатическихъ, географическихъ, философскихъ и медицинскихъ; встрѣчались между ними также сочиненія по отдѣлу изящной словесности, художествъ, естествознанія и, наконецъ, самое послѣднее мѣсто занималъ отдѣлъ путешествій; книгъ же морскихъ вовсе не было.

Этотъ, столь разнообразный по своему составу, музей никогда не достигалъ надлежащаго устройства. Причина этому была двоякая: во первыхъ, при учрежденіи музея не было составлено опредѣленной про-

граммы для тѣхъ статей, которыя могли входить въ составъ его, а потому въ скоромъ времени въ немъ сосредоточились самые разнообразныя предметы, не имѣвшіе никакого отношенія къ морской спеціальности; во вторыхъ, съ самаго начала въ управленіи музея открылась крайняя неурядица. Завѣдываніе музеемъ переходило отъ одного лица къ другому, безъ сдачи хранившихся вещей и книгъ. Имущество этого хранилища находилось до такой степени безъ надзора, что для побужденія одного изъ директоровъ къ надлежащей дѣятельности, адмиралтейскій департаментъ предписалъ даже производить ему только половинное жалованье. Въ 1825 году, начальникъ морскаго штаба вице-адм. Моллеръ доложилъ Государю Императору, что силы и свѣдѣнія одного человѣка недостаточны для наблюденія за такимъ разнообразнымъ музеемъ, и просилъ разрѣшенія раздѣлить его на четыре части: а) заключающую въ себѣ морскія карты и атласы, б) библіотеку, в) натуральный кабинетъ и г) модель-камеру. На это послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе, и каждая изъ этихъ частей была передана въ завѣдываніе отдѣльному лицу. Но адмиралтейскій музей въ этомъ видѣ существовалъ не болѣе 3-хъ лѣтъ. Въ 1827 году, для освобожденія мѣста подъ помѣщеніе гидрографическому депо, испрошено было Высочайшее повелѣніе раздать вещи, находящіяся въ музеѣ въ различныя вѣдомства. Кабинетъ натуральной исторіи, монеты, оружіе дикихъ народовъ, ихъ одежда и проч., были переданы въ акаде-



мію наукъ; экономическія модели—въ вольное экономическое общество; портреты російскихъ адмираловъ, картины и скульптурныя модели судовъ—въ морской корпусъ. Оставлены только модель-камера и вещи, современные Петру Великому, или ему принадлежавшія. «Сии вещи, кажется, не слѣдовало бы отпускать изъ вѣдомства адмиралтейства, но приискать имъ приличное мѣсто для сбереженія и храненія», говоритъ въ своемъ рапортѣ директоръ гидрографическаго депо. Вещи эти дѣйствительно были оставлены въ морскомъ министерствѣ, но соотвѣтственнаго мѣста для сбереженія ихъ отыскано не было. Модель-камера помѣщалась на дворѣ зданія главнаго адмиралтейства въ тѣсномъ неудобномъ помѣщеніи; вещи же, принадлежавшія Великому Основателю флота, были помѣщены въ залѣ адмиралтействъ-совѣта, не обезпеченныя въ отношеніи разрушительнаго вліянія времени. Такъ модель, сдѣланная собственноручно Императоромъ Петромъ Великимъ, стояла на окнѣ, ничѣмъ не прикрытая; штандартъ, подъ которымъ онъ плавалъ, помѣщался въ той же комнатѣ въ углу за шкафомъ.

Въ 1864 году морское министерство подняло вопросъ о возобновленіи морскаго музея, по программѣ уже строго ограниченной морскою спеціальностью, такъ чтобы музей могъ принимать и хранить только предметы, имѣющіе историческое значеніе для флота, модели военныхъ и коммерческихъ судовъ, съ образцами всѣхъ вообще предметовъ, входящихъ въ постройку, вооруженіе и снабженіе судовъ съ ихъ командами, и

модели прежнихъ и современныхъ портовыхъ сооружений. Въ 1867 году это предположеніе получило осуществленіе. По новому положенію объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ, модель-камера была переименована въ морской музей съ вышеизложенною программой. Начальнику музея поручено обратиться въ портовые хранилища и учрежденія морскаго министерства для собранія предметовъ, подлежащихъ храненію въ музеѣ, и кромѣ того пригласить чрезъ публикацію частныхъ лицъ къ пожертвованіямъ въ морской музей находящихся въ ихъ рукахъ вещей, имѣющихъ историческій или научный интересъ для морскаго дѣла. Затѣмъ къ морскому музею присоединены: 1) кронштадтская модель-камера, переименованная въ отдѣленіе морскаго музея, гдѣ назначено выставять только тѣ модели и морскіе предметы, которые, по своей новизнѣ и современному примѣненію ихъ къ дѣйствительной службѣ, могутъ принести пользу морскимъ офицерамъ; 2) модельная мастерская, которая должна готовить модели по разнымъ отраслямъ морской спеціальности, и 3) устроенъ центральный магазинъ, гдѣ сосредоточиваются дѣйствующие образцы по снабженію судовъ различными предметами и по обмундированію судовыхъ командъ.

Образованный на этихъ основаніяхъ морской музей помѣщается въ зданіи главнаго адмиралтейства и въ настоящее время заключаетъ въ себѣ предметы по слѣдующимъ отдѣламъ: по исторіи флота, кораблестроенію, артиллеріи, судовымъ механизмамъ, мор-



скимъ строительнымъ сооруженіямъ, купеческому судоходству, морской гигиенѣ, по спасательнымъ средствамъ на морѣ, образцы по снабженію судовъ и по обмундированію командъ. Общее число предметовъ по всѣмъ этимъ отдѣламъ достигаетъ въ настоящее время до 4,312. Для обозрѣнія публикою собранныхъ въ морскомъ музеѣ коллекцій назначены три дня въ недѣлю, изъ коихъ одинъ день воскресный. Число посѣтителей въ годъ доходить до 30,000 человекъ.

Въ 1825 году, одновременно съ упраздненіемъ морскаго музея, библіотека была пересмотрѣна и переведена въ гидрографическій департаментъ. Въ 1850 годахъ продано изъ нея значительное количество древнихъ книгъ, и затѣмъ, въ 1860 году, весь отдѣлъ богословія переданъ даромъ московской публичной библіотекѣ. Въ 1860 году, при преобразованіи морскаго министерства, библіотека перешла въ вѣдѣніе морскаго ученаго комитета.

Съ переходомъ библіотеки къ ученому комитету началось очищеніе ея отъ чуждыхъ ей специальностей и пополненіе книгами преимущественно по отдѣламъ морскихъ наукъ, путешествій, исторіи и другимъ, близко соприкасающимся къ морскому дѣлу. Въ настоящее время библіотека, хотя и заключаетъ въ себѣ еще значительное количество прежнихъ случайно попавшихъ книгъ, не морскихъ, но пополняется исключительно книгами по разнымъ отраслямъ морскихъ знаній.

Имѣя въ 1855 году 12,470 сочиненій въ 33,908 томахъ, въ настоящее время библіотека вмѣщаетъ въ себѣ около 18,000 сочиненій, составляющихъ почти 53,000 томовъ. Каталогъ библіотеки изданъ въ 1862 году въ двухъ частяхъ: русской и иностранной. Дополнительный каталогъ послѣдующихъ приобрѣтеній приготовленъ къ печати и вскорѣ будетъ изданъ также въ 2 частяхъ.

На основаніи утвержденныхъ правилъ, все морскіе офицеры, проживающіе въ Петербургѣ, имѣютъ право пользоваться книгами для занятій какъ въ самой библіотекѣ, такъ и полученіемъ на домъ на извѣстный срокъ.

---



## ГЛАВА VII.

МѢРЫ КЪ УСТРОЙСТВУ БЫТА МОРСКИХЪ НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ.

Въ бытѣ морскихъ нижнихъ чиновъ въ описываемый періодъ было сдѣлано весьма много самыхъ существенныхъ улучшеній, которыя касаются какъ служебнаго положенія матроса, такъ его работы, помѣщенія, одежды, пищи, умственного развитія и призрѣнія.

### 1) Измѣненіе въ служебномъ положеніи матроса.

Въ 1855 году срокъ службы матроса продолжался 25 лѣтъ. Въ послѣдующіе годы срокъ этотъ сокращался такимъ образомъ:

|               |                                                |         |
|---------------|------------------------------------------------|---------|
| въ 1857 году: | для гвардейскаго экипажа .                     | 20 лѣтъ |
|               | для прочихъ экипажей . .                       | 22 года |
| — 1859 —      | для вновь поступившихъ на службу . . . . .     | 14 лѣтъ |
|               | для поступившихъ ранѣе— сокращенъ до . . . . . | 20 —    |

Сроки службы.

|                                                    |                               |
|----------------------------------------------------|-------------------------------|
| въ 1869 году: . . . . .                            | 15 (*) лѣтъ,                  |
| — 1874 —                                           | общій срокъ службы            |
|                                                    | опредѣленъ. . . . въ 10 лѣтъ, |
| но изъ нихъ на дѣйстви-<br>тельной службѣ только.. | { 7 —                         |
|                                                    | { 6 —                         |
|                                                    | { 5 —                         |
|                                                    | { или<br>3 года,              |

смотря по преимуществамъ, коими пользуется служащій; остальное же время до 10 лѣтнаго срока обязательной службы проводится въ запасѣ.

Что касается увольненія нижнихъ чиновъ въ отпускъ, то, по дѣйствовавшему до 1869 года положенію, не было установлено, для пребыванія нижнихъ чиновъ въ командахъ, срока, по истеченіи котораго они имѣли бы право на увольненіе въ отпускъ: посему срокъ такого увольненія обусловливался не правомъ, установленнымъ въ законѣ, но различными административными соображеніями. Тоже самое должно сказать и о призывѣ на службу уволенныхъ: не было опредѣлено по какимъ случаямъ они могли призываться на службу, и люди призывались административными распоряженіями, по мѣрѣ надобности. Положеніемъ, Высочайше утвержденнымъ 3 февраля 1869 года, установленъ 5 лѣтній безсрочный отпускъ, послѣ

(\*) Увеличеніе срока службы магроса въ этомъ году объясняется необходимостью сравнять его съ срокомъ, назначеннымъ для нижнихъ чиновъ сухопутныхъ войскъ.



10 лѣтнаго пребыванія въ командахъ, и уволенные въ безсрочный отпускъ, до истеченія срока послѣдняго, т. е. до выхода въ отставку, могли быть призываемы на службу только по случаю военныхъ дѣйствій. Сокращеніе сроковъ службы съ 7-ми на 6 лѣтъ, 5 лѣтъ и даже 3 года опредѣлено уставомъ общей воинской повинности и находится въ зависимости отъ правъ по образованію или отъ воинской подготовки.

Въ 1856 году денежное содержаніе нижнихъ чиновъ было слѣдующее: Жалованье нижнихъ чиновъ.

|                         | Въ годъ.                  |                          |
|-------------------------|---------------------------|--------------------------|
|                         | Въ гвардейск.<br>экипажѣ. | Во флотск.<br>экипажахъ. |
| боцмана . . . . .       | 27 р. 45 к.               | 16 р. 80 к.              |
| унтеръ-офицера, квар-   |                           |                          |
| тирмейстера . . . . .   | 16 — 20 —                 | 6 — 90 —                 |
| матроса 1 статьи. . . . | 6 — 45 —                  | 3 — 75 —                 |
| — 2 — . . . . .         | 4 — 5 —                   | 2 — 85 —                 |
| деньщика . . . . .      | 2 — 10 —                  | 2 — 10 —                 |

Въ 1870 году жалованье это было увеличено до слѣдующихъ размѣровъ:

|                         | Въ портахъ Балт.,<br>Черномор. и Ар-<br>хан. | Въ портахъ Ка-<br>спійскомъ и Си-<br>бирскихъ. |
|-------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------|
| боцмана . . . . .       | 72 р.                                        | 90 р.                                          |
| унтеръ-офицера, квар-   |                                              |                                                |
| тирмейстера . . . . .   | 18 —                                         | 20 — 70 к.                                     |
| матроса 1 статьи. . . . | 8 — 10 к.                                    | 9 — 90 —                                       |
| — 2 — . . . . .         | 6 — 30 —                                     | 8 — 10 —                                       |

Въ видахъ приобрѣтенія для флота опытныхъ и

знающихъ унтеръ-офицеровъ составлены были, Высочайше утвержденныя 20 апрѣля 1870 года, правила о порядкѣ производства нижнихъ чиновъ въ унтеръ-офицерское званіе. Этими правилами для полученія унтеръ-офицерскаго званія требовалось: 1) совершенное знаніе порядка службы; 2) аттестація въ хорошемъ и трезвомъ поведеніи; 3) выслуга въ званіи матроса или рядоваго по крайнѣй мѣрѣ трехъ лѣтъ и 4) для нѣкоторыхъ званій,—выдержаніе экзамена.

Съ сокращеніемъ общаго срока службы по уставу о воинской повинности, были изданы на этотъ предметъ новыя правила, Высочайше утвержденныя 15 декабря 1875 года, коими прежнія правила нѣсколько измѣнены, а именно: срокъ выслуги въ рядовомъ званіи, требуемый для производства въ унтеръ-офицеры, пониженъ съ трехъ лѣтъ на два, на одинъ и даже до 6-ти мѣсяцевъ, причемъ для производства въ строевыя унтеръ-офицерскія званія, независимо экзамена, требуется бытность не менѣе одного лѣта въ плаваніи.

Этими же правилами строевымъ унтеръ-офицерамъ предоставлено право производства по экзамену въ чинъ прапорщика, а нестроевымъ въ первый классный чинъ, но не иначе какъ на имѣющіяся вакансіи.

При существованіи короткаго срока дѣйствительной службы, образованіе хорошаго унтеръ-офицера, по сложности и важности лежащихъ на немъ обязанностей, достигается, по большей части, къ концу этого срока. Въ видахъ удержанія на вторичной службѣ опытныхъ и знающихъ унтеръ-офицеровъ, прибав-



лялся, къ получаемому ими жалованью, за первое трехлѣтіе вторичной службы годовой окладъ, за второе трехлѣтіе—полуторный, и затѣмъ двойной, и самая пенсія при отставкѣ высчитывалась съ получаемого ими послѣдняго жалованья. Но, по незначительности размѣра самого жалованья, мѣра эта не могла служить достаточнымъ средствомъ къ удержанію людей на вторичной службѣ, даже послѣ возвышенія въ 1870 году жалованья унтеръ-офицера съ 17 руб. въ годъ до 72 р. Вслѣдствіе сего, два раза, въ 1875 и 1878 годахъ, были испрашиваемы преимущества унтеръ-офицерамъ и рядовымъ, остающимся на вторичную службу. Первымъ изъ этихъ положеній, Высочайше утвержденнымъ 24 ноября 1875 года, сверхсрочно служащимъ предоставлено добавочное жалованье: бодманамъ—по 120 р., унтеръ-офицерамъ—по 84 р. и рядовымъ—по 48 р. въ годъ, и кромѣ того внѣшнія отличія: унтеръ-офицерамъ серебрянные и золотые шевроны и медали на анненской лентѣ съ надписью «за усердіе», для ношенія на груди и на шеѣ, а рядовымъ нашивка изъ желтой тесьмы. Вторымъ постановленіемъ, Высочайше утвержденнымъ 4 апрѣля 1878 года, за сверхсрочную службу дарованы еще слѣдующія преимущества:

1) пробывшимъ на сверхсрочной службѣ не менѣе 5 лѣтъ и снабженнымъ при увольненіи отъ нея рекомендательными свидѣтельствами, предоставляется право на занятіе въ морскомъ и гражданскомъ вѣдомствахъ замѣщаемыхъ по вольному найму должностей;

2) унтеръ-офицерамъ, получающимъ добавочное жалованье и пробывшимъ на сверхсрочной службѣ 10 лѣтъ, назначается при отставкѣ въ единовременное пособіе 250 р., а пробывшимъ на сверхсрочной службѣ 19 лѣтъ—пенсія по 96 р. въ годъ, или вза-мѣнъ ей единовременное пособіе въ размѣрѣ 1000 руб. Для раненыхъ и получившихъ увѣчья на службѣ, первый изъ этихъ сроковъ сокращенъ до 7-ми, а вто-рой—до 14 лѣтъ,

и 3) въ случаѣ смерти сверхсрочныхъ унтеръ-офицеровъ, слѣдовавшія имъ на изложенномъ выше осно-ваніи пенсіи переходятъ къ ихъ вдовамъ въ размѣрѣ 36 р. въ годъ.

*2) Измѣненіе служебнаго труда морскихъ нижнихъ чиновъ.*

Вліяніе свой-  
ства работъ на  
бытъ матроса.

На состояніе здоровья человѣка вообще, а тѣмъ болѣе на человѣка, состоящаго въ обязательныхъ отношеніяхъ, кромѣ помѣщенія, пищи и одежды, самое существенное вліяніе оказываетъ свойство ра-боты. По отношенію къ служебному труду между матросомъ 1855 и матросомъ 1879 года существуетъ огромная разница. Двадцать пять лѣтъ тому назадъ морской служебный трудъ имѣлъ въ сущности харак-теръ валовой работы. Особыхъ должностей, требовав-шихъ познаній и осмысленной практики, было для матросовъ самое ограниченное число. Еще въ большей степени этимъ характеромъ отличался трудъ нестрое-



выхъ. Несложность служебныхъ работъ, лежащихъ на морскихъ нижнихъ чинахъ, какъ во флотскихъ, такъ и въ другихъ экипажахъ и командахъ, позволяли смотрѣть на матроса или рядоваго какъ на весьма малостоющую рабочую единицу, приобретающую значеніе только въ общей массѣ. Поэтому лишь развитіе эпидемій въ крупныхъ размѣрахъ могло заставить начальствующихъ лицъ заняться изслѣдованіемъ причинъ возникновенія и распространенія какой либо повальной болѣзни. Причины эти, конечно, при разностороннемъ обслѣдованіи не трудно было открыть, и въ многочисленныхъ запискахъ, составленныхъ по поводу распространенія тифовъ и дынги, излагаемы были со всею подробностію недостатки въ содержаніи морскихъ нижнихъ чиновъ, служившіе настоящимъ источникомъ распространенія эпидемій. Но какъ ни легко было отыскать источникъ зла, уничтоженіе его всегда представлялось крайне труднымъ, почти невозможнымъ дѣломъ, потому что вопросъ состоялъ въ измѣненіи всѣхъ условій быта матроса. Въ описываемый періодъ весь бытъ этотъ мало по малу измѣнился и произошли коренныя перемѣны не только въ продовольствіи, одѣяніи и помѣщеніи матроса на берегу и на судахъ, но и свойствъ его служебной работы. Въ настоящее время, каждый поступающій на флотъ матросъ подготавливается постояннымъ развитіемъ физическихъ и умственныхъ силъ къ занятію должности, требующей всегда осмысленнаго пониманія своихъ служебныхъ обязанностей. По поступленіи на службу,

новобранецъ обучается гимнастическимъ приѣмамъ и фронтовой службѣ; засимъ слѣдуетъ ученіе на мачтѣ и при орудіяхъ. Матросы поступаютъ, смотря по способности, въ школы: сигнальщиковъ, рулевыхъ, комендоровъ, минеровъ. На судахъ продолжается артиллерійское ученіе и производятся десантное и парусное ученія. Сверхъ сего новобранецъ, не получившій никакого школьнаго образованія, обучается грамотѣ, такъ какъ все дальнѣйшее продолженіе его службы почти немислимо безъ книжныхъ учебныхъ пособій. Тоже самое относится и до машинной команды. Охраненіе здоровья каждаго матроса или, лучше сказать, судовая и береговая гигиена не составляютъ уже какъ бы спеціальнаго занятія врача; она сдѣлалась достояніемъ каждаго образованнаго офицера.

Неизбѣжность  
излишнихъ работъ  
матроса.

Въ предыдущихъ главахъ «Обзора» уже были изложены мѣры, принятыя морскимъ министерствомъ къ тому, чтобы ограничить служебную дѣятельность нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства одною военно-морскою службою въ строгомъ смыслѣ этого слова. За мѣна матроса-рабочаго и деньщика вольнонаемнымъ дала возможность значительно сократить число нижнихъ чиновъ во флотѣ; постоянныя морскія плаванія образовали морской духъ командъ; цѣлый рядъ мѣръ, имѣвшихъ цѣлю возвышеніе нравственнаго духа нижнихъ чиновъ, поднялъ званіе матроса выше прежняго, но свойство самой морской службы не дало морскому министерству возможности освободить совершенно матроса отъ работы, имѣющей только значеніе работы



простаго чернорабочаго. Такъ называемыя «валовыя» работы остались у насъ въ портахъ и адмиралтействахъ, хотя и несравненно въ меньшихъ размѣрахъ чѣмъ прежде, и едва ли когда либо вовсе исчезнутъ. Въ заботливости своей о сохраненіи здоровья нижнихъ чиновъ, высшее морское управленіе одно время имѣло въ виду издать постановленіе о совершенномъ и безусловномъ воспрещеніи употребленія матросовъ на валовыя работы, а флота генераль-штабъ-докторъ шелъ даже далѣе, и предлагалъ, при распредѣленіи морскихъ нижнихъ чиновъ къ различнымъ занятіямъ, дѣлать строгій выборъ людей и опредѣлять каждого къ такой работѣ, къ которой онъ по сложенію своему наиболѣе способенъ. Но обѣ такія мѣры оказались непрактичными. Дѣйствительно, когда судно находится въ портѣ, весьма трудно сдѣлать разграниченіе, гдѣ оканчиваются судовыя обязанности команды его и гдѣ начинаются обязанности порта съ его вольнонаемными рабочими. Совершенное и безусловное воспрещеніе употреблять матросовъ на валовыя работы, поставило бы иногда портовые управленія въ большое затрудненіе. Въ портахъ и адмиралтействахъ часто случаются экстренныя работы, требующія весьма быстраго исполненія. Совершенно естественно обращаться въ такихъ случаяхъ къ содѣйствію матросовъ, которые по возвращеніи изъ плаванія всегда имѣютъ достаточно свободнаго времени отъ исполненія прямыхъ своихъ служебныхъ обязанностей. Съ другой стороны, разцѣнка способностей каждого матроса по работамъ,

\*

безусловная, а не въ исключительныхъ только случаяхъ, нарушила бы основныя требованія службы на морѣ. Какъ во всякомъ дѣлѣ, такъ и въ этомъ, крайности всегда вредны, и какъ далека была отъ истины взглядъ прежнихъ дѣятелей, видѣвшихъ въ матросѣ лишь весьма малостоящую рабочую силу, приобретающую значеніе только въ общей массѣ, такъ далека она и отъ противоположной крайности, будто бы каждый человѣкъ родится представителемъ той или другой специальности. Потому, не отмѣняя валовыхъ работъ, морское министерство принимало лишь мѣры къ тому, чтобы употребленіе на нихъ командъ не доходило до излишества, чтобы работы соединены были для командъ съ возможною матеріальною выгодой и чтобы не имѣли вреднаго вліянія на здоровье нижнихъ чиновъ.

Мѣры къ облегченію валовыхъ работъ.

Изнурительныя въ прежнее время валовыя работы матроса не только ограничены размѣромъ дѣйствительной необходимости, какъ на суднѣ, такъ и въ портѣ, не только облегчены, гдѣ представлялась къ этому малѣйшая возможность, паровою и лошадиною силою и разными механическими приспособленіями, но и обставлены, въ отношеніи одежды, пищи и соблюденія гигиеническихъ условій, такими мѣрами, о которыхъ въ прежнее время не было и понятія. Живымъ доказательствомъ тому служатъ, какъ многочисленные приказы начальствующихъ лицъ, свидѣтельствующіе о заботливости ихъ къ сохраненію здоровья ввѣренныхъ имъ командъ, приказы, имѣющіе



въ виду предупрежденіе болѣзней и пресѣченіе ихъ источниковъ, основанные на изученіи быта нижнихъ чиновъ на судахъ различнаго рода и при исполненіи ими различныхъ специальныхъ обязанностей, такъ и цѣлый рядъ мѣръ, касающихся улучшенія помѣщенія, одежды и пищи матросовъ. Вмѣстѣ съ этимъ морское министерство старалось устранить изъ состава командъ всѣхъ тѣхъ лицъ, которыя, по своему сложенію, не имѣли достаточныхъ силъ для перенесенія трудностей морской службы, и потому приносили мало пользы флоту, а между тѣмъ могли, при перемѣнѣ занятій, обстановки и климата, возвратить свое здоровье или по крайней мѣрѣ продолжить свою жизнь.

Особенно значительно число лицъ такого рода было въ первые годы описываемаго періода, когда дослуживали еще свои сроки люди, принятые по наборамъ 50-хъ годовъ, безъ строгаго вниманія къ ихъ тѣлесному развитію и здоровью. Одержимыхъ болѣзнями, леченіе которыхъ требуетъ не малаго времени, дозволено было тогда же увольнять для поправленія здоровья въ продолжительные домовые отпуска. Но этой мѣры оказалось недостаточно. Освидѣтельствованіе, произведенное въ 1864 году особою комиссіею, показало, что по одному кронштадтскому порту имѣется 802 чело-  
вѣкъ неспособныхъ къ продолженію службы, но изъ нихъ 420 не подходили подъ правила о неспособныхъ нижнихъ чинахъ. Эти 800 чело-  
вѣкъ представляли собою постоянныхъ посѣтителей госпиталя, а потому

Зачисленіе въ  
неспособность.

всѣхъ ихъ рѣшено было перечислить въ разрядъ неспособныхъ.

По изданному въ томъ же 1864 году положенію о неспособныхъ къ службѣ, нижніе чины раздѣлены на три статьи, причемъ зачислявшимся во 2 статью давались отпуска для поправленія здоровья на срокъ до трехъ лѣтъ, а неспособныхъ 3 статьи увольняли вовсе отъ службы, ранѣе выслуги опредѣленныхъ для отставки сроковъ.

По изданіи устава о всеобщей воинской повинности, взамѣнъ существовавшаго положенія о неспособныхъ, изданы въ 1876 году временныя правила «для пере-  
«численія строевыхъ нижнихъ чиновъ, по болѣзнямъ и  
«тѣлеснымъ недостаткамъ, на нестроевыя должности и  
«для увольненія вообще нижнихъ чиновъ, по разстроен-  
«ному здоровью, въ отпускъ и вовсе отъ службы».

Главные основанія этихъ правилъ слѣдующія:

1) Строевые нижніе чины, признанные по болѣзнямъ и тѣлеснымъ недостаткамъ несоотвѣтствующими службѣ въ судовыхъ командахъ, но могущіе исполнять нестроевыя обязанности, назначаются на нестроевыя должности въ своихъ командахъ и въ нестроевыя роты флотскихъ экипажей. Вольноопредѣляющіеся же и поступившіе на службу по жребію съ правами 1-го и 2-го разряда, если сдѣлаются въ послѣдствіи неспособными къ продолженію службы въ судовыхъ командахъ, увольняются вовсе отъ службы, съ выдачею свидѣтельствъ о выполненіи воинской повинности.



2) Нижніе чины, нуждающіеся во временномъ освобожденіи отъ службы для поправленія здоровья, увольняются въ отпускъ на срокъ не свыше двухъ лѣтъ, сообразно времени потребному для возстановленія силъ.

3) Состоящіе на дѣйствительной службѣ нижніе чины, признанные, по болѣзни или увѣчью, совершенно неспособными какъ къ строевой, такъ и къ нестроевой службѣ, увольняются вовсе отъ оной, съ выдачею свидѣтельства о выполненіи воинской повинности.

Зарабочія деньги, производимыя нижнимъ чинамъ за вооруженіе и разруженіе судовъ, неприписанныхъ къ экипажамъ, и за другія работы, производимыя въ портахъ, къ сожалѣнію до сихъ поръ очень незначительны: въ будничные дни рядовымъ по 3 коп., унтеръ-офицерамъ по 4½ коп., въ праздничные дни рядовымъ по 6 коп., унтеръ-офицерамъ по 9 коп. въ день. Только для разныхъ спеціальныхъ работъ адмиралтействъ-совѣтомъ дѣлались исключенія и назначались заработчіе деньги въ высшемъ размѣрѣ. Такъ, нижнимъ чинамъ, состоящимъ при комисіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ, размѣръ заработчихъ денегъ назначенъ 16 коп.; нижнимъ чинамъ изъ судовыхъ командъ, посылаемымъ въ различныя мастерскія и на заводы для образованія изъ нихъ мастеровыхъ на судахъ флота,—отъ 15 до 25 коп.; наконецъ нижнимъ чинамъ, работающимъ въ минныхъ мастерскихъ—до 40 коп. въ день.

Зарабочія деньги  
нижнихъ чи-  
новъ.

3) Улучшеніе казарменныхъ помѣщеній и казарменнаго быта нижнихъ чиновъ.

Неудовлетворительность казарменныхъ помѣщеній прежняго времени.

До сихъ еще поръ слово «казарма» въ разговорномъ языкѣ употребляется какъ синонимъ крайне неудобнаго и недоволитаго помѣщенія, и нельзя не признать, что въ такой характеристикѣ помѣщеній нижнихъ чиновъ заключается много правды. Казармы въ нашихъ портахъ построены въ давнее время, когда мало обращали вниманія на гигиеническія требованія, а также не принимались въ расчетъ потребности и условія самаго быта нижнихъ чиновъ. Уже въ 1855 году, Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ обратилъ на этотъ предметъ свое вниманіе. Произведенное съ этою цѣлію изслѣдованіе быта нижнихъ чиновъ, въ особенности семейныхъ, представило безотрадную картину домашняго быта матросовъ и ихъ семействъ. Большею частью сырыя, холодныя, худо-освѣщаемыя и отопляемыя, безъ всякихъ хозяйственныхъ удобствъ и приспособленій,—матросскія казармы представляли самыя неудобныя для житья и вредныя для здоровья помѣщенія.

Для холостыхъ матросовъ въ казармахъ устраивались нары, на которыхъ они должны были спать рядомъ, другъ возлѣ друга, безъ промежутковъ; подъ нарами же въ ящикахъ и чемоданахъ хранилось обыкновенно все ихъ имущество. Стѣсныя внутреннее пространство помѣщеній, нары препятствовали сво-



бодному провѣтриванію казармы и, кромѣ того, мѣшали соблюденію необходимой чистоты. Женатымъ же нижнимъ чинамъ отводились однѣ лишь голыя стѣны, и вся бѣдная и незатѣйливая обстановка ихъ жизни принадлежала имъ самимъ. Размѣщеніе людей въ казармахъ производилось вопреки самымъ элементарнымъ понятіямъ о просторѣ, а слѣдовательно о чистотѣ и опрятности; квадратное содержаніе помѣщений часто не принималось въ соображеніе при размѣщеніи числа людей. Въ казармахъ семейныхъ нарѣ не было, но были кровати, размѣщенные такъ, что между ними оставался лишь небольшой проходъ; кровати же устраивались съ деревянными шатрами, съ которыхъ свѣшивались полога, и въ этомъ небольшомъ пространствѣ должна была помѣщаться семья, иногда въ нѣсколько человѣкъ.

При такомъ тѣсномъ помѣщеніи, конечно, не могло быть рѣчи о чистотѣ и опрятности; воздухъ, не имѣя свободнаго протока по всей комнатѣ, былъ удушливъ и едва годенъ для дыханія. Не могло быть также рѣчи о взаимной пристойности живущихъ; при сожительствѣ въ самомъ близкомъ соприкосновеніи нѣсколькихъ семействъ, въ числѣ которыхъ были и взрослые и дѣти и грудные младенцы, живущіе утрачивали даже чувство стыдливости и скромности.

Какъ ни неудовлетворительны были казарменные помѣщенія, какъ ни настоятельна была замѣна ихъ новыми, приспособленными къ требованіямъ гигиены, морское министерство не могло и думать о постройкѣ

Улучшеніе ка-  
зарменнаго быта  
нижнихъ чиновъ.

во всѣхъ портахъ новыхъ казарменныхъ зданій по громадности тѣхъ издержекъ, которыя вызвало бы подобное предпріятіе, особенно въ виду многочисленности командъ того времени. Морское министерство вынуждено было ограничиться только принятіемъ возможныхъ мѣръ къ улучшенію казарменнаго быта чрезъ болѣе просторное размѣщеніе нижнихъ чиновъ, исправленіе старыхъ казарменныхъ зданій и посредствомъ введенія различныхъ улучшеній въ существующихъ казармахъ.

Уменьшеніе числа наличныхъ чиновъ, чрезъ упраздненіе нестроевыхъ командъ, чрезвычайно много облегчило морскому управленію выполненіе этой задачи; но оно не считало себя въ правѣ ожидать того времени, когда окажется возможнымъ произвести эти сокращенія въ числѣ людей, и въ самомъ началѣ описываемаго періода приступило къ болѣе просторному размѣщенію нижнихъ чиновъ, чрезъ наемъ частныхъ домовъ подъ ихъ помѣщеніе, и чрезъ выдачу семейнымъ чинамъ денегъ на наемъ вольныхъ квартиръ. Между тѣмъ цѣлый рядъ мѣръ, принимаемыхъ къ лучшему устройству береговыхъ помѣщеній матроса, очень много улучшилъ ихъ безъ большихъ денежныхъ затратъ. Прежде всего обращено было должное вниманіе на постоянную дезинфекцію, какъ самыхъ казармъ, такъ и всѣхъ мѣстъ при нихъ, служащихъ источникомъ гніенія продуктовъ, а равно на чистое содержаніе дворовъ, прачешныхъ и всѣхъ вообще хозяйственныхъ службъ при казарменныхъ по-



мѣщеніяхъ. Казармы постепенно капитально ремонтировались, и при этомъ дѣлались въ зданіяхъ всѣ возможныя приспособленія къ улучшенію быта нижнихъ чиновъ. Такимъ образомъ, во всѣхъ казармахъ устраненъ одинъ изъ главнѣйшихъ недостатковъ устройствомъ теплыхъ отхожихъ мѣстъ, вмѣсто деревянныхъ холодныхъ помѣщеній, находившихся обыкновенно въ отдаленіи на дворѣ и служившихъ источникомъ простудъ. Теперь эти мѣста помѣщаются въ теплыхъ каменныхъ пристройкахъ, соединенныхъ съ казармами коридорами и снабженныхъ особыми печами, при посредствѣ которыхъ поддерживается постоянная тяга воздуха. По мѣрѣ возможности, устроены въ казармахъ просторныя кухни со столовыми, хлѣбопекарнями и кладовыми для провіанта. Въ нѣкоторыхъ казармахъ устроены паровыя прачешныя съ сушильнями при нихъ, въ которыхъ сушка бѣлья производится паромъ. При каждой изъ прачешныхъ имѣется особое небольшое помѣщеніе, въ которомъ установленъ паровой самоваръ для пользованія кипяткомъ. Во всѣхъ почти казармахъ устроенъ особый теплый умывальникъ.

Что касается до самыхъ помѣщеній нижнихъ чиновъ, то во всѣхъ казармахъ кубическое содержаніе воздуха превышаетъ теперь положенную закономъ норму въ 1½ куб. сажени на человѣка. Казармы хорошо вентилируются. Хотя отопленіе ихъ производится преимущественно обыкновенными печами, но послѣднія устроены такъ, что послѣ топки могутъ

Вентиляція, отопленіе и освѣщеніе.

быть разобщаемы отъ дымовыхъ трубъ, дабы пользоваться послѣдними для вѣнтилированія помѣщеній, безъ потери тепла самихъ печей. Кромѣ того, для вѣнтиляціи казармъ устроены камины и камельки, а въ переплетахъ оконъ—форточки съ металлическими сѣтками Муррея.

Въ прежнее время всѣ казармы освѣщались салными свѣчами, которыя отпускались нижнимъ чинамъ въ размѣрѣ, приблизительно, одной свѣчки на 5 человѣкъ. Понятно, что при такомъ скудномъ освѣщеніи, въ длинныя зимніе вечера, люди какъ бы поощрялись къ несвоевременному снанию или бездѣйствію и скукѣ. Кромѣ того, подсвѣчниковъ не отпускалось и люди сами должны были гнуть ихъ изъ какого нибудь кусочка желѣза или вправлять свѣчку въ бутылку.

Съ цѣлію улучшить освѣщеніе казармъ морское вѣдомство начало постепенно вводить въ казармахъ освѣщеніе минеральнымъ масломъ, а потомъ и газомъ. Еще въ 1861 году газовое освѣщеніе примѣнено было въ петербургскихъ казармахъ, а затѣмъ распространено съ 1870 года на всѣ кронштадтскія казармы.

Заведеніе кроватей и постелей.

Нары въ казармахъ постепенно уничтожались и замѣнялись желѣзными кроватями, со шкапиками для помѣщенія вещей, принадлежащихъ матросу.

Въ началѣ 1870-хъ годовъ приняты мѣры къ снабженію нижнихъ чиновъ постелями.

Въ прежнее время постели въ казармахъ заводились матросами на собственный свой счетъ. Обыкновенно,



въ первое время поступленія на службу, нижніе чины не имѣли вовсе постелей, такъ какъ единовременная затрата нѣсколькихъ рублей на обзаведеніе постелью, была не по средствамъ рекрутъ, а казенныхъ отпусковъ на это не полагалось. Впослѣдствіи, когда матросъ накоплялъ нѣсколько денегъ отъ вольныхъ работъ, онъ заводилъ и постель, но такъ какъ это производилось нижними чинами въ разное время, то и постели, имѣвшіяся въ командахъ, были самаго разнообразнаго качества и вида. Въ нѣкоторыхъ экипажахъ, какъ напримѣръ гвардейскомъ, который имѣлъ въ своемъ распоряженіи разныя экономическія средства, эта часть хозяйства была болѣе или менѣе въ удовлетворительномъ видѣ; но въ большинствѣ командъ постельныя принадлежности матросовъ были очень неудовлетворительны.

Составленные въ министерствѣ предположенія о заведеніи для нижнихъ чиновъ однообразныхъ постелей, показали, что единовременный расходъ на заведеніе постелей въ казармахъ простирался бы до 175,000 руб., и что сверхъ сего потребуются ежегодныя расходы на ремонтъ уже заведенныхъ вещей; по сему министерство обратило вниманіе на постельныя вещи, заводимыя для судовъ. Эти судовыя постели, въ большинствѣ случаевъ, послѣ кратковременныхъ плаваній, оставались безъ употребленія въ судовыхъ магазинахъ, между тѣмъ какъ команды тѣхъ же судовъ, во время расположенія въ казармахъ, вовсе не имѣли постелей. Вслѣдствіе этого явилась мысль устроить

это дѣло такимъ образомъ, чтобы тѣ изъ постельныхъ вещей, которыя не требуютъ особеннаго приспособленія къ судовой жизни, могли служить какъ на судахъ, такъ и въ казармахъ.

На основаніи этихъ соображеній положено было: изъ числа постельныхъ вещей, какія имѣются на судахъ, одинъ только матрацъ составляетъ исключительную принадлежность судна; всѣ же прочія вещи одинаково должны употребляться и на судахъ и въ казармахъ; для казарменной жизни долженъ быть только особый матрацъ.

Съ уходомъ людей въ кампанію всѣ постельныя вещи, за исключеніемъ казарменнаго матраца, берутся нижними чинами на суда, а по окончаніи кампаніи поступаютъ обратно въ казармы.

Для постепеннаго заведенія постельныхъ вещей, а также для дальнѣйшаго поддержанія ихъ въ исправномъ видѣ, положено отпускать экипажамъ, ежегодно, ремонтныя деньги, по 2 рубля на человѣка, и кромѣ того, всѣ постельныя вещи, за исключеніемъ судового матраца, уже заведенныя для судовъ, переданы тѣмъ экипажамъ, къ которымъ суда эти приписаны. Судовые матрацы оставлены исключительной судовой принадлежностью, такъ какъ для судовъ они набиваются пробкой и имѣютъ особую форму, служа вмѣстѣ съ тѣмъ и спасательнымъ средствомъ. Совершенно пригодные для койки, они неудобны для казарменной кровати.

Кухонная по-  
да.

Въ 1871 году было устроено на болѣе раціональ-



ныхъ началахъ снабженіе казармъ кухонною посудой. До того времени посуда отпускалась въ двойномъ количествѣ для употребленія на судахъ и въ казармахъ. Для избѣжанія такого двойнаго отпуска, было составлено особое положеніе объ отпускѣ посуды, Высочайше утвержденное 16 августа 1871 года, и для однообразія утверждены были образцы такой посуды; для поддерживанія же ея въ постоянной исправности опредѣлено отпускать ежегодно ремонтныя деньги.

Само собою разумѣется, что въ тѣхъ казармахъ, зданія для которыхъ воздвигнуты вновь, были соблюдаемы всѣ требованія удобнаго и гигиеническаго помѣщенія, и въ этомъ отношеніи новыя казармы, построенныя въ Бакинскомъ портѣ въ 1864 году, и въ особенности казармы гвардейскаго экипажа, въ Петербургѣ, оконченныя постройкою въ 1877 году, можно назвать замѣчательными сооруженіями въ своемъ родѣ.

Эти послѣднія казармы снабжены всѣми необходимыми удобствами и отличаются просторомъ въ размѣщеніи живущихъ, такъ что на cadaго челоуѣка приходится отъ 2-хъ до 2 $\frac{1}{2}$  куб. сажень воздуха; пневматическое отопленіе съ постоянною вентиляціею доставляетъ свѣжаго нагрѣтаго воздуха по 3 куб. сажени въ часъ на челоуѣка; въ казармахъ имѣется водопроводъ и газовое освѣщеніе. При казармѣ, въ отдѣльномъ помѣщеніи, устроена пекарня съ непрерывно дѣйствующею печью Викгорста.

Но принимая всевозможныя мѣры къ улучшенію

Улучшенія во  
вновь построен-  
ныхъ казармахъ.

Ограниченіе для

лишались чиновъ  
права на вступле-  
ніе въ бракъ.

домашняго быта нижнихъ чиновъ, морское министерство не считало своею обязанностью заботиться объ устройствѣ семейнаго ихъ быта.

Право нижнихъ чиновъ жениться во время состоянія на службѣ составляло постоянный источникъ затрудненій для морскаго вѣдомства. Не располагая ни свободными помѣщеніями для женатыхъ, ни средствами для устройства и обезпеченія быта ихъ семействъ, морское министерство находилось, однако, въ невозможности отказывать нижнимъ чинамъ въ разрѣшеніяхъ на вступленіе въ бракъ, пока срокъ службы нижнихъ чиновъ былъ продолжителенъ, хотя и сознавало, что, по самому свойству своему, казарменный бытъ не можетъ соответствовать ни условіямъ семейной жизни, ни нравственному, ни физическому развитію дѣтей. Когда же въ 1865 году срокъ дѣйствительной службы былъ сокращенъ на столько, что отказъ на вступленіе въ бракъ могъ имѣть для нижнихъ чиновъ значеніе лишь отсрочки, было испрошено Высочайшее разрѣшеніе не дозволять нижнимъ чинамъ, во время состоянія на дѣйствительной службѣ, вступать въ браки. Исключеніе было сдѣлано только для отказавшихся отъ отпусковъ и отставки, ожидающихъ производства въ офицерскіе или классные чины и отказавшихся отъ такого производства, и для всѣхъ унтеръ-офицеровъ, прослужившихъ въ этомъ званіи пять лѣтъ.



4) Улучшеніе обмундированія нижнихъ чиновъ.

По табели обмундированія 1832 года, которая сохранила свою силу и въ 1855 году, обмундировку матроса составляли: кожаный лакированный киверъ съ такимъ же козырькомъ; однобортный темно-зеленаго армейскаго сукна мундиръ съ бѣлою по воротнику выпушкою и такая же фуфайка; зимніе и лѣтніе брюки, изъ которыхъ послѣдніе были изъ небѣленаго полотна; сѣрая и канифасная шинели; черный суконный галстукъ и фуражка. Кромѣ того отпускалось матросу: изъ бѣлья—рубашечный холстъ на двѣ рубашки и деньгами на третью; изъ обуви—сапожный товаръ на двѣ пары въ такомъ незначительномъ количествѣ, что изъ него могли выйти скорѣе ботинки, чѣмъ сапоги. Къ предметамъ обмундированія относились также: наушники, рукавицы, подтяжки, портянки, рабочія рубашки и канифасные брюки. На рукавицы и на наушники сукна не отпускалось; каждый матросъ долженъ былъ заготовлять ихъ изъ тѣхъ суконныхъ вещей, которыя выслуживали свои сроки, но какъ эти сроки были весьма продолжительны, то нерѣдко сукно оказывалось нигуда не годнымъ.

Предметы обмундированія нижнихъ чиновъ до 1855 года.

Съ 1855 года Его Императорскимъ Высочествомъ Генераль-Адмираломъ предпринятъ былъ цѣлый рядъ измѣненій въ этомъ обмундированіи, съ цѣлью предохранить здоровье матроса отъ всѣхъ случайностей его трудной и разнообразной службы въ морѣ и на

Измѣненія и дополненія въ обмундированіи.

берегу и дать болѣе простора его движеніямъ при работахъ, требующихъ примѣненія силы и ловкости. Узкій мундиръ замѣненъ широкимъ полукафтаномъ; суконная фуфайка—шерстяною, вязаною; канифасная шинель — суконною; грубое армейское сукно на обмундированіе — прочнымъ и благовиднымъ гвардейскимъ; тяжелый киверъ—фуражкой съ ленточками.

Но кромѣ этихъ существенныхъ улучшеній въ тѣхъ предметахъ обмундированія, которые уже прежде отпускались матросу, введено нѣсколько новыхъ предметовъ, имѣющихъ особенно важное значеніе въ улучшеніи матросскаго быта. Въ числѣ ихъ прежде всего надлежитъ упомянуть о натѣльных рубашкахъ и о сапогахъ съ высокими голенищами. Введеніе первыхъ признано медиками крайне необходимымъ для предохраненія грудной части туловища матроса отъ простуды и отъ заболѣванія дыхательныхъ органовъ; потребность въ сапогахъ съ высокими голенищами особенно настоятельно выразилась на броненосныхъ судахъ, которыя мало возвышаются надъ водою. Такіе сапоги служатъ для предохраненія нижнихъ конечностей матроса отъ ревматизма и отъ пораженія органовъ брюшной полости, влекущаго обыкновенно катаръ кишекъ, переходящій постепенно въ брюшной тифъ. Кромѣ того, каждому матросу положено: по три полотняныя рубашки съ синими кумачевыми воротниками и обшлагами; по одной синей фланелевой рубашкѣ; на 2 года по парѣ башмаковъ для кампаніи на суда и фуражка изъ гвардейскаго сукна; подштан-



ники, портянки, личные полотенцы, башлыки, чехлы на фуражки и сукно на наушники и рукавицы.

Ремонтные деньги на металлическія вещи и на шитье обмундировочныхъ предметовъ увеличены сообразно современной ихъ стоимости; опредѣлена также сумма и на ремонтъ кожаныхъ вещей.

Въ послѣднее время возникло предположеніе, отчасти уже получившее осуществленіе, о замѣнѣ сѣрыхъ шинелей темно-сѣрыми пальто, такъ какъ первыя рѣзко отличались отъ верхней одежды моряковъ всѣхъ прочихъ націй. Такими пальто на первое время, въ видѣ опыта, снабжены гвардейскій и 3-й флотскій экипажи, морское и техническое училища.

До изданія положенія 1874 г. о довольствіи нижнихъ чиновъ обмундированіемъ въ морскихъ командахъ, вещи, прослужившія опредѣленные сроки, дѣлались собственностью матроса. Мѣра эта была принята съ тою цѣлью, чтобы заставить нижнихъ чиновъ болѣе беречь свое обмундированіе. Къ сожалѣнію, мѣра эта не достигла своей цѣли, а напротивъ того повела къ злоупотребленіямъ. Матросы продавали не старые, выслужившіе сроки, предметы обмундированія, но новые, за которые они могли получить большія деньги, а сами послѣ срока донашивали старое обмундированіе. Во избѣжаніе этого, право собственности матроса весьма значительно ограничено. Положеніемъ 1874 года установлены правила о «второсрочіи», по коимъ шинель, суконные мундиры, брюки и нѣкоторыя другія вещи, по вы-

\*

службѣ определенныхъ для нихъ сроковъ, должны прослужить еще такой же срокъ, подъ именемъ вещей второсрочныхъ, и затѣмъ уже становятся полною собственностью матроса. Вещи перваго срока матросъ надѣвается только при исполненіи нѣкоторыхъ служебныхъ обязанностей, и вещи эти хранятся въ ротныхъ цейхгаузахъ. Прочія же вещи, которымъ втораго срока не положено, поступаютъ въ распоряженіе матросовъ по истеченіи срока обозначеннаго въ табели.

5) Улучшеніе пищевого довольствія командъ.

Морское пи-  
щевое довольствіе  
командъ.

Вмѣстѣ съ открытіемъ заграничныхъ плаваній, составъ морской порціи матроса значительно улучшился не только въ главныхъ своихъ частяхъ, какъ мясо, горохъ, но и относительно добавочныхъ припасовъ, какъ: свѣжая зелень, чай, сахаръ. Но, кромѣ собственно морской порціи, существовала еще, какъ наслѣдіе прежнихъ порядковъ, такъ называемая *лѣтная провизія*, назначавшаяся командамъ землечерпательныхъ машинъ и портовыхъ мелкихъ судовъ, при перевозкахъ на судахъ различныхъ тяжестей. Рѣчная порція отличалась отъ обыкновенной морской только количествомъ самыхъ существенныхъ для питанія челоуѣка припасовъ, какъ мяса, солонины, гороха, масла, отпуская ихъ въ недостаточномъ количествѣ.

Лица, инспектировавшія команды, неоднократно заявляли, что въ тѣхъ командахъ, которыя доволь-



ствуются рѣчною провизіею, состояніе здоровья нижнихъ чиновъ далеко неудовлетворительно; въ числѣ ихъ являлось всего болѣе слабосильныхъ и цинготныхъ. Улучшеніе этой части довольно долгое время встрѣчало препятствія въ денежномъ отношеніи, но въ 1867 году, наконецъ, всѣ люди, находящіеся въ плаваніи, сравнены въ отношеніи довольствія провизіею, и такимъ образомъ недостаточная порція матросовъ, плавающихъ на рѣчныхъ судахъ, пополнена. Вмѣстѣ съ тѣмъ, съ того же времени въ министерствѣ предпринята была весьма сложная работа по измѣненію самаго состава морской порціи, вообще весьма достаточной, но требовавшей нѣкоторыхъ перемѣнъ въ подробностяхъ. Недостатокъ состава матросской порціи заключался въ томъ, что въ ущербъ отпуску надлежащаго количества мяса, въ порціи было назначено крупы, гороха, сухарей и масла въ количествѣ превышающемъ потребность. Слѣдствіемъ такого состава провизіонной порціи было то, что не все количество припасовъ, назначаемыхъ къ употребленію въ пищу нижними чинами, было ими съѣдено и по аналогіи съ существовавшими правилами, по которымъ за несъѣденную по какимъ либо особымъ обстоятельствамъ провизію, какъ на примѣръ по невозможности въ дальнихъ плаваніяхъ пріобрѣсти тѣ или другіе припасы, матросамъ выдавались деньги сообразно стоимости этихъ припасовъ, ихъ стали удовлетворять деньгами и за несъѣденную ими противъ положенія провизію. Это денежное воз-

награжденіе нижнихъ чиновъ составляло такъ называемую *заслугу*, которая участвовавшимъ въ заграничныхъ плаваніяхъ выдавалась на руки, за отчисленіемъ незначительной части въ съѣстную сумму; за внутреннее же плаваніе на руки выдавалась только семейнымъ, а за холостыхъ шла въ артельную сумму, для улучшенія ихъ пищи во время пребыванія на берегу.

Не говоря уже о затрудненіяхъ, которыя встрѣчала администрація при крайне мелкихъ расчетахъ съ каждымъ матросомъ, неизбѣжныхъ при существованіи такой системы, она была причиною того, что матросы, желая увеличить денежную заслугу, старались дѣлать экономію въ положенной порціи, что было, конечно, въ ущербъ ихъ здоровью, а командиры судовъ въ заграничныхъ плаваніяхъ, для этой же цѣли, случалось, покупали провизію въ тѣхъ портахъ, гдѣ она стоитъ дороже. Кромѣ значительныхъ убытковъ, которые такой порядокъ причинялъ казнѣ, онъ влекъ за собою еще то важное неудобство, что матросы не на всѣхъ судахъ получали одинаковое довольствіе и, послѣ плаванія, могли дѣлать неправильныя сравненія о большей или меньшей заботливости о нихъ командировъ.

Кромѣ этого, въ самомъ отпускѣ пищи на судахъ не было никакой правильности и порядка. Пища готовилась только одинъ разъ въ сутки къ обѣду; къ ужину же и завтраку подавались разогрѣтые остатки. Никакой матросской столовой мебели не существовало и команды ѣли, обыкновенно, сидя на палубѣ.



Всѣ эти недостатки и неправильности были устранены изданнымъ въ 1870 году положеніемъ о довольствіи командъ морскою провизіею, Высочайше утвержденнымъ 20-го апрѣля 1870 года.

Главные основанія этого положенія заключаются въ слѣдующемъ:

1) составъ морской порціи измѣненъ, преимущественно увеличеніемъ мяса и уменьшеніемъ сухой провизіи;

2) выдача денежной заслуги отмѣнена, за исключеніемъ заслуги за непитое вино, которая оставлена въ видахъ поощренія трезвости; взамѣнъ же заслуги увеличено денежное довольствіе нижнихъ чиновъ;

3) опредѣлено особое вознагражденіе за работы по вооруженію и разруженію судовъ, въ размѣрѣ 3 руб. на человѣка, и деньги эти поступаютъ полностью въ собственныя суммы экипажей;

4) пищу положено отпускать три раза въ день, причемъ указано каждый разъ готовить пищу отдѣльно;

5) людямъ назначено принимать пищу сидя за столами и

6) чтобы разнообразить порцію, безъ возвышенія, однакожъ, ея стоимости, составлены правила для замѣны, во время заграничныхъ плаваній, положенныхъ по табели предметовъ соотвѣтственными припасами, имѣющимися въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ находится судно.

Въ послѣдніе затѣмъ годы въ провизіонномъ довольствіи нижнихъ чиновъ не было дѣлаемо какихъ

либо существенныхъ измѣненій. Только, вслѣдствіе вздорожанія въ заграничныхъ портахъ пищевыхъ припасовъ, оказалось необходимымъ увеличить размѣръ расходовъ на довольствіе чиновъ во время такихъ плаваній, а именно: денежная норма стоимости порціи опредѣлена вмѣсто 25 коп. въ  $37\frac{1}{2}$  к. золотомъ для портовъ Европы и вмѣсто 30 к. по  $42\frac{1}{2}$  коп. золотомъ для портовъ американскихъ, Тихаго и Индѣйскаго океановъ. Въ самое же послѣднее время признано было полезнымъ ввести, съ Высочайшаго разрѣшенія 7 августа 1879 года, въ составъ морской порціи для нижнихъ чиновъ сибирской флотиліи кирпичный чай, вмѣсто обыкновеннаго байховаго, такъ какъ команды сибирской флотиліи комплектуются уроженцами Сибири, привыкшими къ этому чаю.

Вслѣдствіе всѣхъ этихъ мѣръ, морское пищевое довольствіе матроса можетъ быть названо вполне удовлетворительнымъ какъ въ отношеніи состава порціи, такъ и въ количественномъ отношеніи.

Береговое пищевое довольствіе командъ.

Что касается пищевого довольствія командъ на берегу, то и оно въ отчетный періодъ подверглось существеннымъ измѣненіямъ, хотя все еще оставляетъ желать лучшаго.

Береговая пища матросовъ состоитъ главнымъ образомъ изъ ржанаго хлѣба, капусты съ говядиною или сибѣтками, гречневой каши съ масломъ и изъ гороха. Мука на хлѣбъ и крупа для каши отпускаются командамъ натурою; для пріобрѣтенія же всѣхъ прочихъ припасовъ, команды получаютъ приварочныя деньги.



Въ началѣ 50-хъ годовъ размѣръ приварочныхъ денегъ былъ крайне незначителенъ; строевые чины гвардейскаго и флотскихъ экипажей получали, такъ называемое, мясное и соляное довольствіе, по 6 руб. 17½ к. въ годъ на человѣка, а нестроевые по 3 р. 30 к.; въ портахъ же архангельскомъ, астраханскомъ и черноморскихъ по 3 р. 25 к. На основаніи Высочайшихъ повелѣній, послѣдовавшихъ 7 апрѣля и 20 октября 1858 года, деньги на приварокъ были увеличены до 9 руб. по балтійскому флоту и до 4 р. 80 к. въ Архангельскѣ, Астрахани и Черномъ морѣ.

Съ 1859 года размѣръ этотъ былъ вновь увеличенъ для командъ балтійскаго флота до 12 р., для архангельскаго и астраханскаго портовъ до 6 р., черноморскаго флота до 7 р. и въ Сибири до 12 р. 80 к.

При постепенномъ вздорожаніи всѣхъ предметовъ продовольствія, приварочныя деньги не могли, однако, покрывать всѣхъ расходовъ нижнихъ чиновъ на ихъ береговую пищу и при тѣхъ средствахъ, какія отпускала казна, экипажи могли пріобрѣтать мясо въ количествѣ не болѣе какъ по ¼ фунта въ день на человѣка. Въ томъ же 1870 году, при общемъ преобразованіи, произведенномъ въ денежномъ и провизіонномъ довольствіи нижнихъ чиновъ, находящихся въ плаваніи, министерству удалось разрѣшить и этотъ насущный вопросъ и улучшить береговую пищу людей. Въ этомъ году размѣръ приварочныхъ денегъ былъ увеличенъ до 18 р. 25 к. въ годъ (по 5 к. въ день) въ портахъ балтійскихъ и черноморскихъ; до 10 р. 95 к.

(по 3 к. въ день) въ Баку; до 12 р. 16 к. (по  $3\frac{1}{3}$  к. въ день), а затѣмъ съ 1873 года до 18 р. 25 к. (по 5 к. въ день) въ Архангельскѣ. Затѣмъ, съ 1873 года, увеличенъ размѣръ приварочныхъ денегъ для нижнихъ чиновъ сибирской флотиліи до 10 к. въ день на человека.

Хотя положеніе 1870 года значительно увеличило прежніе размѣры приварочныхъ денегъ, но въ настоящее время, когда возрастаніе цѣнъ на всѣ жизненные припасы продолжается, размѣры эти уже не вполне удовлетворяютъ всѣмъ нуждамъ экипажей по продовольствію людей. Въ военно-сухопутномъ вѣдомствѣ, гдѣ обнаружилось тоже самое явленіе, предполагали увеличить средства войскъ по продовольствію людей, опредѣляя оклады приварочныхъ денегъ не одною постоянною цифрою, какъ это установлено въ морскомъ вѣдомствѣ, но сообразно большей или меньшей стоимости мяса, какъ главной составной части ежедневной пищи людей. Нѣтъ сомнѣнія, что путь, избранный военнымъ вѣдомствомъ, какъ подчиняющій размѣры приварочныхъ денегъ условіямъ дѣйствительныхъ потребностей войскъ, вѣренъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя не сказать, что такое разрѣшеніе вопроса есть только полумѣра, ибо въ основаніе окладовъ приварочныхъ денегъ принимается только стоимость мяса; стоимость же другихъ приварочныхъ припасовъ, подвергающаяся едва ли не большимъ еще колебаніямъ, выражается по прежнему одною опредѣленною нормою. Поэтому, въ дѣлѣ устройства продовольствія на берегу нижнихъ



чиновъ морскаго вѣдомства, неимѣющихъ возможности, по самымъ условіямъ своей службы на берегу и въ морѣ, ни однообразно, круглый годъ, вести своего хозяйства, ни улучшать свою пищу вольными заработками, нельзя всецѣло примѣнить положеніе военно-сухопутнаго вѣдомства. По недостатку денежныхъ средствъ, морское министерство не могло еще привести береговаго довольствія нижнихъ чиновъ къ совершенно удовлетворительному состоянію, но не упускаетъ никакого случая по мѣрѣ возможности улучшать эту сторону матросскаго быта иными средствами.

Къ числу такихъ мѣръ слѣдуетъ отнести устройство при казармахъ усовершенствованныхъ печей для печенія хлѣба. Извѣстно, что лучшее устройство печей для выпечки хлѣба имѣетъ значительное вліяніе какъ на качество самаго хлѣба, такъ и на увеличеніе припека. При выпечкѣ хлѣба въ обыкновенныхъ русскихъ печахъ, припека получается до 28°; въ печахъ же Викторста, какія устроены въ кронштадтскихъ экипажахъ, припекъ получается до 37,5°; а при опытахъ надъ этими печами, произведенныхъ въ военномъ вѣдомствѣ при первомъ ихъ появленіи, — печи эти давали даже 46<sup>3</sup>/<sub>4</sub>° припека.

На первый разъ такія печи были устроены въ 1871 году при двухъ экипажахъ въ Кронштадтѣ, и опытъ далъ отличные результаты какъ въ отношеніи вкуса хлѣба, такъ и размѣра получаемого припека. Двѣ эти печи ежедневно выпекаютъ хлѣба въ количествѣ, достаточномъ для продовольствія четырехъ эки-

пажей, и въ послѣднее время въ одной изъ этихъ печей начали кромѣ того выпекать хлѣбъ для судовыхъ командъ броненосной эскадры. Устройству такихъ печей, влекущему за собою уменьшеніе числа рабочихъ рукъ и сокращеніе расходовъ на топливо, было бы желательно дать большее развитіе и число ихъ предполагается увеличивать постепенно по мѣрѣ денежныхъ средствъ. Въ 1873 году, при 5 кронштадтскомъ экипажѣ, устроена была еще одна такая же печь, снабжающая хлѣбомъ 5 и 6 экипажи, а въ 1877 году—во вновь выстроенной въ Петербургѣ для гвардейскаго экипажа казармѣ.

*6) Возвышеніе умственнаго и нравственнаго уровня морскихъ нижнихъ чиновъ.*

Обученіе грамотъ.  
13.

Въ трудный періодъ двойнаго пересозданія флота, сперва изъ паруснаго въ паровой, а потомъ въ броненосный, когда въ морскомъ вѣдомствѣ такъ много каждому приходилось изучать новыхъ, изумительныхъ открытій ума человѣческаго и высшихъ проявленій науки, и столь многому обучать другихъ, изученіе азбуки и обученіе ей также постоянно занимало видное мѣсто. Обученіе грамотѣ, которое въ другихъ государствахъ, болѣе подвинувшихся на пути образованія, исполняется обыкновенно въ школахъ, въ дѣтскомъ возрастѣ, намъ приходилось примѣнять къ лицамъ уже находящимся на государственной службѣ, въ возрастѣ полнаго развитія и даже зрѣлости. Мы по-



лучали во флотъ людей не только не привыкшихъ къ морской стихіи, но неумѣющихъ читать и писать. Приходилось параллельно съ морскимъ и боевымъ образованіемъ обучать людей грамотѣ и счисленію, и ряды матросовъ и даже унтеръ-офицеровъ за букварями, вечеромъ, послѣ отправленія утромъ службы, составляли обыкновенное явленіе въ прошедшій двадцатипятилѣтній періодъ, особенно въ первые годы его. Благодаря успѣху грамотности, сдѣланному въ Россіи въ послѣднія 25 лѣтъ, число безграмотныхъ рекрутъ уменьшилось; съ введеніемъ же общей воинской повинности, поставившей число лѣтъ службы въ зависимость отъ грамотности, можно надѣяться, что въ скоромъ времени безграмотный новобранецъ будетъ уже исключительнымъ явленіемъ. Но во всякомъ случаѣ надлежитъ признать характерическимъ явленіемъ прошедшаго двадцатипятилѣтія, что морская служба была однимъ изъ существенныхъ проводниковъ грамотности въ населеніе, что 25-ть лѣтъ тому назадъ безграмотные матросы составляли большинство, теперь же можно сказать, что недалеко то время, когда безграмотный матросъ въ концѣ срока своей службы будетъ уже составлять исключеніе. Если онъ и явится во флотъ безграмотнымъ, то будетъ обученъ ей во время службы.

Число грамотныхъ и процентное отношеніе ихъ къ общему числу нижнихъ чиновъ, находящихся на службѣ, показано въ слѣдующей таблицѣ.

Числовыя дан  
ныя о грамот-  
ныхъ.

|      | Состояло грамот-<br>ныхъ. | Общее число ниж-<br>нихъ чиновъ на<br>службѣ. | % отношеніе гра-<br>мотныхъ къ общему<br>числу ниж. чиновъ. |
|------|---------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 1863 | 12,633                    | 39,327                                        | 32,1%                                                       |
| 1864 | 12,732                    | 45,471                                        | 28,0%                                                       |
| 1865 | 10,812                    | 40,426                                        | 26,7%                                                       |
| 1866 | 12,033                    | 37,373                                        | 32,1%                                                       |
| 1867 | 10,156                    | 31,892                                        | 31,8%                                                       |
| 1868 | 8,865                     | 28,184                                        | 31,4%                                                       |
| 1869 | 8,211                     | 23,496                                        | 34,9%                                                       |
| 1870 | 6,286                     | 20,986                                        | 29,9%                                                       |
| 1871 | 8,633                     | 24,195                                        | 35,6%                                                       |
| 1872 | 8,846                     | 25,130                                        | 35,2%                                                       |
| 1873 | 10,671                    | 26,081                                        | 40,9%                                                       |
| 1874 | 11,700                    | 24,498                                        | 47,7%                                                       |
| 1875 | 11,912                    | 25,623                                        | 46,4%                                                       |
| 1876 | 12,184                    | 25,795                                        | 46,8%                                                       |
| 1877 | 12,513                    | 25,739                                        | 48,6%                                                       |
| 1878 | 14,645                    | 28,920                                        | 50,6%                                                       |
| 1879 | 12,452                    | 26,683                                        | 46,6%                                                       |

Изъ этихъ цифровыхъ данныхъ видно, что грамотность въ командахъ постоянно увеличивалась. Колебание цифръ, показывающихъ процентное отношеніе грамотныхъ къ общему числу нижнихъ чиновъ, происходило отъ числа принятыхъ во флотъ знающихъ грамотѣ рекрутъ или новобранцевъ и отъ большаго или меньшаго числа грамотныхъ нижнихъ чиновъ, увольняемыхъ въ отставку, отпускъ или запасъ.

Процентное отношеніе грамотныхъ къ общему числу



командъ по портамъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

|                          | 1875 г. | 1876 г. | 1877 г. | 1878 г. |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Петербургскій портъ. . . | 59      | 59      | 73      | 82      |
| Кронштадтскій — . . .    | 57      | 59      | 46      | 45      |
| Ревельскій — . . .       | 20      | 43      | 28      | 54      |
| Свеаборгскій — . . .     | 30      | 45      | 47      | 37      |
| Черноморскій флотъ . . . | —       | 45      | 55      | 59      |
| Каспійская флотилія. . . | 26      | 27      | 27      | 29      |

Какъ видно изъ этой таблицы, большее число грамотныхъ приходится на команды балтійскаго флота, расположенныя въ столицѣ и на близкомъ отъ нея разстояніи—въ Кронштадтѣ, а наименьшій процентъ грамотныхъ представляютъ команды каспійской флотиліи. Въ самыхъ же неблагопріятныхъ условіяхъ находятся команды сибирской флотиліи, какъ по географическому положенію главнаго своего порта, такъ и вслѣдствіе того, что нижніе чины этихъ командъ представляютъ единственную рабочую силу для удовлетворенія всѣхъ требованій порта. Частые и большіе наряды на валовыя и другія работы оставляютъ имъ весьма мало свободнаго времени для обученія грамотѣ.

Распределеніе грамотности между нижними чинами въ командахъ того же порта также не совершенно равномерно и зависитъ отъ числа грамотныхъ новобранцевъ, принятыхъ на службу въ ту или другую команду, и до нѣкоторой степени отъ организаціи экипажной школы.

Процентъ отношенія грамотныхъ къ общему числу нижнихъ чиновъ въ кронштадтскихъ экипажахъ за послѣднія пять лѣтъ былъ слѣдующій:

|             | 1874 г. | 1875 г. | 1876 г. | 1877 г. | 1878 г. |
|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1-й экипажъ | 50      | 58      | 61      | 57      | 57      |
| 2-й —       | 66      | 48      | 52      | 43      | 43      |
| 3-й —       | 84      | 80      | 80      | 47      | 47      |
| 4-й —       | 50      | 55      | 55      | 56      | 56      |
| 5-й —       | 75      | 64      | 64      | 22      | 32      |
| 6-й —       | 58      | 46      | 52      | 50      | 50      |
| 7-й —       | 50      | 51      | 54      | 29      | 30      |

Значительно болѣе процентъ грамотности въ 3 экипажѣ объясняется тѣмъ, что въ этомъ экипажѣ съ 1868 года обученіе въ школѣ сдѣлано обязательнымъ для всѣхъ рекрутъ, тогда какъ въ другихъ экипажахъ посѣщеніе школы предоставлено было желающимъ. Уменьшеніе же  $\frac{1}{10}$  грамотныхъ въ этомъ экипажѣ съ 1877 года произошло вслѣдствіе посылки на Дунай болѣе опытныхъ и лучшихъ, а слѣдовательно и болѣе грамотныхъ людей.

Изъ числа новобранцевъ, комплектующихъ команды Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ, почти  $\frac{1}{4}$  часть являлась на службу съ весьма удовлетворительными знаніями русской грамоты; для другихъ же портовъ отношеніе это нѣсколько менѣе, какъ напримѣръ для Ревельскаго 20%, Свеаборгскаго 14% и наконецъ для сибирской флотиліи почти ничтожно.

Экипажныя школы.

Экипажныя школы въ первые годы описываемаго пе-



ріода имѣли весьма малое значеніе для умственного развитія нижнихъ чиновъ.

Преподаваніе ограничивалось чтеніемъ, письмомъ и начальными правилами ариѳметики и вообще велось неудовлетворительно за недостаткомъ времени и средствъ. Для содержанія школъ въ экипажахъ не отпускалось отъ казны никакихъ пособій; онѣ существовали лишь на иждивеніе экипажей и потому средства ихъ были очень скудны. При экипажахъ, хотя и имѣлись небольшія библіотеки, состоявшія главнымъ образомъ изъ книгъ, рассылаемыхъ морскимъ министерствомъ для чтенія матросамъ, но, за исключеніемъ книги «Морскіе и Артиллерійскіе вопросы», не было ни одного руководства, при помощи котораго матросы могли бы знакомиться съ важнѣйшими отраслями своего дѣла.

При такомъ состояніи дѣла, экипажнымъ школамъ приходилось прибѣгать къ благотворительности офицеровъ, которые снабжали ихъ книгами и учебными пособиями. При настоящей общепринятой системѣ обученія, основанной на наглядномъ способѣ, было весьма важно создать небольшіе музеи изъ тѣхъ предметовъ, съ которыми матросу, по его специальности, приходилось имѣть полное знакомство. Эти предметы также по немногу заводились частію изъ экипажныхъ суммъ, частію изъ пожертвованій. Исключеніе составляла школа и библіотека при крюковскихъ казармахъ въ Петербургѣ, въ которыхъ помѣщался 8-й флотскій экипажъ. Учрежденная на пожертвованія

морскихъ офицеровъ, она получила потомъ значительное развитіе на счетъ ежегодной денежной поддержки, назначенной ей адмиралтействъ-совѣтомъ изъ суммъ морскаго министерства.

Съ 1870 года преподаваніе въ экипажныхъ школахъ пошло удовлетворительнѣе. Къ этому времени школы значительно уже обогатились учебными пособиями. Такъ, въ 4 экипажѣ, въ Кронштадтѣ, былъ открытъ залъ для чтенія; въ 5 экипажѣ поставлена модель фрегата, сдѣланная на средства экипажа, при нѣкоторой помощи порта; во многихъ экипажахъ появились географическія карты, необходимыя для ознакомленія матросовъ съ тѣми океанами и странами, которые можетъ быть имъ придется видѣть. Наконецъ, возрастающее значеніе грамотности, какъ прямого средства къ успѣшнѣйшему боевому образованію людей, указало на необходимость учрежденія въ 1873 году званія инспектора школъ и съ этого времени приступлено къ правильной ихъ организаціи, причемъ самое существованіе ихъ обезпечено назначеніемъ отъ казны къ отпуску опредѣленной суммы для каждой.

Въ видахъ установленія систематическаго и однороднаго порядка обученія грамотѣ нижнихъ чиновъ во всѣхъ экипажныхъ школахъ, была учреждена особая коммисія, которая выработала правила, принятая затѣмъ во всѣхъ школахъ. Учебный періодъ былъ опредѣленъ съ 1-го ноября по 1-е марта, считая по три учебныхъ дня въ недѣлю и въ каждый день по



два урока. Въ теченіи учебнаго періода въ каждой экипажной школѣ должно обучаться не менѣе 120 человекъ, которые могутъ быть раздѣлены на двѣ смѣны. Программа классныхъ занятій состояла въ преподаваніи грамотности, т. е. чтенія и письма, первыхъ четырехъ правилъ ариѳметики и закона Божія. Преподаваніе въ школѣ вѣрялось офицерамъ, извѣстнымъ своею хорошею нравственностью и знаніями, и производилось согласно требованіямъ современной педагогики, по звуковой методѣ Столпянскаго, причемъ ученики дѣлились на партіи и каждая партія поручалась унтеръ-офицерамъ, назначаемымъ въ помощь офицерамъ преподавателямъ. Для обученія письму была также принята метода Столпянскаго. Библіотеки въ экипажахъ все болѣе и болѣе обогащались какъ на средства, отпущенныя отъ казны, такъ на средства экипажей и изъ пожертвованій офицеровъ. Для нижнихъ чиновъ стали выписываться газеты: «Народная газета», «Солдатская бесѣда», «Сборникъ для народнаго чтенія—Пчела». По вечерамъ устраивались бесѣды о священныхъ предметахъ священниками экипажныхъ школъ.

Въ Кронштадтѣ всѣ школы дѣтей нижнихъ чиновъ выдѣлились изъ экипажей и поступили въ непосредственное вѣдѣніе попечительницы школъ обоего пола. Независимо отъ этого, учредились дѣтскія школы въ Колпинѣ и Петербургѣ, при гвардейскомъ и 8 флотскомъ экипажахъ. Въ морскихъ госпиталяхъ и лазаретахъ, съ цѣлію устраненія привычки къ бездѣй-

вію и праздности, для больныхъ легкими, но продолжительными недугами, устроились рекреационныя залы съ библіотеками, ремесленными приспособленіями и предметами развлеченія. Такое же примѣненіе, но въ видѣ обязательныхъ работъ и учебныхъ занятій, было введено въ тюрьмахъ морскаго вѣдомства.

Законъ 17 апрѣля 1863 года объ уничтоженіи тѣлеснаго наказанія.

1863 годъ занялъ важное мѣсто и останется навсегда достопамятнымъ въ лѣтописи русскихъ военныхъ силъ. 17-го апрѣля 1863 года совершилось по Всемилостивѣйшей волѣ Государя Императора коренное преобразование въ гражданскомъ положеніи нижнихъ воинскихъ чиновъ чрезъ отмѣну тѣлесныхъ наказаній въ *дисциплинарномъ порядкѣ* и чрезъ ограниченіе ихъ до крайнихъ предѣловъ *по суду*. Въ ряду карательныхъ мѣръ прежняго времени, налагаемыхъ по суду, жестокія тѣлесныя наказанія имѣли преобладающее значеніе, и изъ нихъ преимущественно наказаніе шпицрутенами. Почти всѣ подсудимые нижніе чины, неизъятыя отъ тѣлеснаго наказанія и признанные по суду виновными, были подвергаемы этому наказанію какъ самостоятельному или какъ придаточному. Подтвержденіе этого можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ:

|              | Приговорено по суду къ наказанію. | Подвергнуто тѣлесному наказанію. | Наказано шпицрутенами. |
|--------------|-----------------------------------|----------------------------------|------------------------|
| Въ 1861 году | 326                               | 326                              | 235                    |
| — 1862 —     | 242                               | 242                              | 198                    |
| — 1863 —     | 225                               | 204                              | 154                    |

Такъ какъ число тяжкихъ преступленій относилось



въ это время къ незначительнымъ сравнительно проступкамъ какъ 1:38, то оказывается, что большинство нижнихъ чиновъ подверглось этому позорному наказанію за маловажные проступки. Не смотря на большую жестокость наказаній шпицрутенами (прогнаніе сквозь строй чрезъ 500—1,000 человекъ до шести разъ и болѣе), оно нисколько не вело, какъ оказывалось на практикѣ, къ уменьшенію преступности и поддержанію дисциплины; напротивъ того, эти унижительныя наказанія способствовали ослабленію нравственности между нижними чинами, унижали ихъ сознаніе собственнаго достоинства и поселяли въ нихъ неуваженіе къ своему званію, особенно если принять въ соображеніе, что безпорочные нижніе чины были вынуждены при наказаніи шпицрутенами исполнять обязанности палачей.

Можетъ быть еще болѣе невыгодныя и вредныя послѣдствія для службы и дисциплины имѣла тогдашняя система дисциплинарныхъ тѣлесныхъ наказаній, налагаемыхъ властію начальниковъ. Въ числѣ исправительныхъ взысканій, которымъ могли подвергаться, по усмотрѣнію начальниковъ, всѣ провинившіеся нижніе чины, неизъятые отъ тѣлеснаго наказанія, было наказаніе линьками до 100 и розгами до 300 ударовъ. Этою властію, неподлежавшею никакому контролю начальники пользовались въ высшей степени неумѣренно, не заботясь объ изысканіи иныхъ исправительныхъ мѣръ, болѣе дѣйствительныхъ и соответствующихъ проступкамъ провинившихся.

Спустя нѣсколько дней по вступленіи на престолъ Государя Императора, послѣдовало секретное Высочайшее повелѣніе объ ограниченіи наказанія шпицрутенами прогнаніемъ сквозъ строй черезъ 200 человекъ до 3000 ударовъ. Въ слѣдующемъ году это наказаніе еще смягчено, ограниченіемъ его 1000 ударовъ. Потомъ наказаніе шпицрутенами для нѣкоторыхъ преступленій замѣнено наказаніемъ розгами, а въ 1860 году состоялось Высочайшее повелѣніе объ освобожденіи отъ тѣлеснаго наказанія унтеръ-офицеровъ и нижнихъ чиновъ имѣющихъ нашивки, причемъ въ приказъ свой Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ включилъ отдѣльное постановленіе, рекомендованное особому наблюденію главныхъ морскихъ начальниковъ, о безусловномъ запрещеніи офицерамъ подвергать вообще нижнихъ чиновъ побоямъ собственными руками.

Сколь ни полезны были всѣ эти мѣры, смягчавшія жестокость тѣлесныхъ наказаній и уменьшавшія число случаевъ ихъ наложенія, но въ нихъ нельзя было не видѣть лишь мѣръ переходныхъ, и Высочайшимъ повелѣніемъ 17 апрѣля, всѣ вступающіе въ военную службу, неизъятые по общимъ законамъ отъ тѣлеснаго наказанія, освобождены отъ него въ дисциплинарномъ порядкѣ до тѣхъ поръ, пока за противузаконные поступки, или особенно дурное поведеніе не подпадутъ подъ судъ и пока судъ не приговоритъ виновныхъ къ переводу въ разрядъ штрафованныхъ. Такимъ образомъ тѣлесное наказаніе въ дисциплинарномъ порядкѣ, т. е. зависящее отъ усмотрѣнія самаго началь-



ника, въ силу этого новаго постановленія, допускается лишь въ отношеніи тѣхъ нижнихъ чиновъ, которые сдѣлались уже извѣстны въ командахъ своею порочно-стію и признаны по суду недостойными пользоваться тѣмъ правомъ, которое приобрѣтаютъ вступленіемъ въ воинское званіе. Оставляя употребленіе тѣлеснаго наказанія въ этихъ ограниченныхъ случаяхъ, новый законъ смягчилъ значительно тягость наказанія, дозволяя ротнымъ командирамъ налагать не болѣе 15 ударовъ, а экипажнымъ не болѣе 50 ударовъ розогъ. Наказаніе шпицрутенами и кошками отмѣнено вовсе. Тѣлесное наказаніе по суду, какъ придаточное, также отмѣнено, а въ тѣхъ случаяхъ, когда полагается оно по суду, какъ самостоятельное, оно допущено лишь впредь до устройства тюремъ и исправительныхъ учреждений, съ ограниченіемъ высшей мѣры его 200 ударами розогъ и 100 ударами линьковъ. Для разбора дѣлъ по маловажнымъ преступленіямъ и проступкамъ нижнихъ чиновъ, учреждены при экипажахъ дисциплинарные суды, съ отнесеніемъ къ обязанности ихъ разсматривать и тѣ случаи, въ которыхъ признается нужнымъ перевести нижняго чина за дурное поведеніе въ разрядъ штрафованныхъ. Значеніе безпорочной службы нижнихъ чиновъ возвышено на столько, что нижніе чины, имѣющіе свидѣтельствующую о ней нашивку, поставлены въ нѣкоторомъ отношеніи наравнѣ съ лицами, пользующимися особыми правами состоянія и преимуществами: они освобождены отъ тѣлеснаго наказанія даже по суду, а вмѣсто тѣлеснаго наказанія

могутъ быть лишь приговорены къ лишенію нашивки на томъ же основаніи, какъ лица, имѣющія особыя права состоянія и преимущества, приговариваются за преступленія къ лишенію этихъ правъ и преимуществъ. При такомъ возвышеніи значенія нашивокъ, начальствующія лица лишены власти снимать ихъ по собственному усмотрѣнію, но заслуживающихъ этого должны предавать формальному военному суду, и только по приговорамъ такого суда виновные могутъ быть подвергаемы лишенію нашивокъ. Наконецъ, новый законъ, оставляя въ вышеизъясненныхъ границахъ тѣлесное наказаніе, указалъ вмѣстѣ съ тѣмъ, что оставляется оно по суду не иначе, какъ въ видѣ временной мѣры, впредь до возможности замѣнить этотъ видъ наказанія тюремнымъ заключеніемъ.

Это постановленіе первостепенной важности, въ связи съ другими узаконеніями, изданными въ этомъ же направленіи, какъ напримѣръ отмѣною закона о разжалованіи въ рядовые офицеровъ, предаваемыхъ суду за порочное поведеніе, въ связи съ сокращеніемъ сроковъ службы, съ ограниченіемъ служебныхъ обязанностей матроса предѣлами военно-морской дѣятельности, весьма много содѣйствовало къ возвышенію нравственнаго духа нижнихъ морскихъ чиновъ. Прежнія отношенія начальствующихъ лицъ къ подчиненнымъ, отличавшіяся патріархальностью и привычками крѣпостнаго права, замѣнились отношеніями, основанными на соблюденіи требованій военно-морской службы и дисциплины. Языкъ и обращеніе началь-



ствующихъ рѣзко измѣнились, и собственноручная расправа начальника съ провинившимся нижнимъ чиномъ, столь обыкновенная въ прежнее время и считавшаяся многими такою необходимостью въ морской службѣ, становится все болѣе и болѣе рѣдкимъ явленіемъ и вызываетъ каждый разъ строгое преслѣдованіе власти и порицаніе общественнаго мнѣнія.

Къ великому сожалѣнію, злоупотребленіе спиртными напитками, къ которому такъ склонны простолюдины, пренятствуетъ нашему умному, смѣливому и способному матросу подвинуться еще далѣе на этомъ пути, и пороку этотъ имѣетъ пагубное вліяніе на бытъ, нравственность и здоровье нижнихъ чиновъ. Главный родъ преступныхъ дѣйствій матросовъ— пьянство и соединенное съ этимъ промотаніе казенныхъ вещей. Изъ числа подсудимыхъ, отъ 23% до 69% обыкновенно относится къ этому разряду преступниковъ. Усугубленіе строгости казарменнаго порядка и дисциплинарныхъ правилъ, карательныя мѣры, нравоученія, ослабляютъ нѣсколько зло, но не въ той мѣрѣ, чтобы единственно на нихъ основать противоѣйствіе пороку. Морская власть могла еще посадить взрослого человѣка за букварь, но, очевидно, не имѣла возможности примѣнить въ казармахъ системы закрытыхъ учебныхъ заведеній, и потому только принятіемъ разныхъ косвенныхъ мѣръ старалась противоѣйствовать злу.

Въ этомъ отношеніи морское министерство встрѣтило большія затрудненія въ томъ обстоятельствѣ,

Мѣры противъ злоупотребленія нижними чинами крепкими напитками.

что проектированны имъ мѣры находились въ противорѣчіи съ только что установленною новою системою акцизныхъ сборовъ по одной изъ обширѣйшихъ статей государственныхъ доходовъ,—питейной. Съ отмѣною откуповъ по питейнымъ сборамъ, открытіе питейныхъ заведеній было до такой степени облегчено, что въ Кронштадтѣ цифра этихъ заведеній въ одинъ годъ достигла до 213, вмѣсто 24, бывшихъ тамъ до 1862 года. Въ 1868 году цифра эта возрасла до 310 заведеній, такъ что одно заведеніе приходилось въ 1862 году на 1853 жителя Кронштадта, въ 1863 году на 208 человекъ, въ 1868 году на 143 человекъ. На каждомъ шагу, въ каждомъ почти домѣ, со всѣхъ сторонъ вблизи жилищъ нижнихъ чиновъ, оказались разбросанными эти мѣста искушеній и соблазна, и заведенія эти пользовались правомъ убѣжища до такой степени, что у порога ихъ останавливалась всякая возможность надзора подлежащей воинской власти. Содержатели этихъ заведеній считали себя въ правѣ приносить жалобы на то, что военный надзоръ воспрещаетъ входъ къ нимъ нижнимъ чинамъ флота, и жалобы эти находили официальную поддержку.

Морское министерство настаивало предъ министерствомъ финансовъ о воспрещеніи въ Кронштадтѣ, Николаевѣ и Колпинскомъ заводскомъ селеніи открывать питейные дома въ близкомъ сосѣдствѣ съ казармами и адмиралтействами, и о дозволеніи военнымъ патрулямъ проникать въ эти дома, для изгнанія изъ



нихъ предающихся пьянству матросовъ, доказывая, что порта наши, и въ особенности Кронштадтъ, населенные почти исключительно военнымъ сословіемъ, не могутъ быть подведены подъ одинъ общій уровень съ другими населенными мѣстностями государства. Только послѣ продолжительныхъ настояній, морскому министерству удалось достигнуть сперва того, что открытіе портерныхъ и пивныхъ лавокъ дозволено въ Кронштадтѣ не ближе 100 сажень отъ казармъ, а потомъ кронштадтскому военному губернатору города предоставлено опредѣлять тѣ мѣстности, гдѣ не могутъ быть открываемы заведенія съ раздробительною питейною продажею. Наконецъ нижнимъ воинскимъ чинамъ воспрещенъ входъ въ эти заведенія, а содержателей заведеній, виновныхъ во впускѣ нижнихъ чиновъ въ такія заведенія, положено подвергать взысканію.

Какъ это ни странно, но морское министерство, ведшее такую усиленную борьбу съ пьянствомъ, вынуждено было между тѣмъ принять на себя заботу объ улучшеніи самаго достоинства продаваемого вина. При встрѣчавшихся въ командахъ случаяхъ скоропостижной смерти, анатомическія изслѣдованія умершихъ въ Кронштадтѣ показывали, что въ наибольшей части апоплексій мозга и легкихъ играло весьма важную роль злоупотребленіе спиртными напитками. Обстоятельство это обратило на себя вниманіе морскаго медицинскаго управленія, и произведенное вслѣдствіе этого химическое изслѣдованіе хлѣбнаго вина, въ Кронштадтѣ открыло, что употребляемый боль-

шею частию простымъ народомъ полугаръ, какъ очищенный, такъ въ особенности неочищенный, содержитъ въ себѣ весьма значительное количество сивушнаго масла, начала, какъ извѣстно, сильно одуряющаго и преимущественно вреднаго.

Зная по опыту, сколько недѣйствительными оказываются самыя строгія предупредительныя и карательныя мѣры, принятыя и принимаемыя для искорененія пьянства между нижними чинами и вообще въ простомъ народѣ, морское министерство предложило главному командиру кронштадтскаго порта усилить надзоръ за сохраненіемъ предписаннаго въ казармахъ порядка и отнеслось къ министру финансовъ съ просьбою принять тѣ мѣры, которыя онъ признаетъ нужными для того, чтобы продаваемое въ портовыхъ городахъ нижнимъ чинамъ морскаго вѣдомства хлѣбное вино не содержало въ себѣ зловредныхъ для здоровья началъ.

Мѣстныя начальства не переставали изыскивать средства къ уменьшенію между нижними чинами пьянства и всегда находили самое усердное содѣйствіе въ этомъ дѣлѣ со стороны министерства. Учрежденіе увеселительныхъ зрѣлищъ, для развлеченія нижнихъ чиновъ въ дни большихъ праздниковъ, на особо ассигнованныя для этого министерствомъ суммы, учрежденіе въ кронштадтскомъ театрѣ особыхъ даровыхъ мѣстъ для нижнихъ чиновъ, принадлежать къ этому роду мѣръ, но особенно утѣшительныя послѣдствія имѣла въ этомъ отношеніи мѣра, простая сама по



себѣ, принятая сперва въ 8-мъ флотскомъ экипажѣ въ Петербургѣ.

Столь дозвольтельная и заслуживающая всякаго поощренія привычка употребленія чая служила поводомъ въ прежнее время въ крюковскихъ казармахъ къ немаловажнымъ безпорядкамъ. Нижніе чины, подѣ благовиднымъ предлогомъ сходить въ сосѣдную харчевню за кипяткомъ, имѣли возможность, чаще чѣмъ слѣдуетъ, выходить изъ казармъ и нерѣдко возвращались изъ этихъ харчевенъ хмѣльные или даже приносили въ самыя казармы въ чайникахъ подѣ видомъ кипятка водку. Съ другой стороны, между семействами нижнихъ чиновъ употребленіе кипятка, при томъ ограниченномъ количествѣ, въ которомъ онъ имѣлся въ казармахъ, составляло предметъ постоянныхъ ссоръ. Для того, чтобы имѣть кипятокъ въ достаточномъ количествѣ, въ казармахъ былъ устроенъ паровой самоваръ, могущій давать 2,000 ведеръ кипятку въ сутки. Это незатѣйливое приспособленіе требовало на свое содержаніе самую ничтожную сумму, такъ какъ для нагрѣванія самовара употреблялся уже имѣвшійся паръ паровой водокачальни, снабжающей крюковскія казармы неводкою водою; между тѣмъ эта мѣра принесла прекрасные результаты: пьянство въ экипажѣ чрезвычайно уменьшилось, точно также какъ число больныхъ и отданныхъ подѣ судъ за растрату мундирныхъ вещей; ссоры же между семействами нижнихъ чиновъ, можно сказать, составляютъ даже рѣдкость. Приспособленіе это въ экономическомъ отношеніи

Введеніе паровыхъ самоваровъ въ казармахъ.

принесло большую пользу нижнимъ чинамъ, избавляя ихъ отъ необходимости уплачивать въ харчевнѣ по 1½ коп. за чайникъ кипятку, что составляло на всю казарму до 4 р. 50 к. ежедневнаго расхода или болѣе 1,500 р. въ годъ. Будничныя отлучки людей въ харчевни прекратились и сами нижніе чины, созная всю пользу для ихъ быта отъ пароваго самовара, совершенно справедливо прозвали его золотымъ.

Эта полезная мѣра распространена и на другіе экипажи.

#### 7) Призрѣніе нижнихъ чиновъ.

Причины прелат-  
ствовавшія учреж-  
денію пенсіон-  
ныхъ кассъ.

Еще въ 50-хъ годахъ морское министерство было занято вопросомъ о призрѣніи нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства. Съ этою цѣлью оно разными путями собирало свѣдѣнія о пенсіяхъ, которыя назначаются матросамъ въ Англіи, Франціи, Даніи, Голландіи, Швеціи, Пруссіи и Австріи; составило необходимыя статистическіе расчеты по учрежденію у насъ кассы для пенсій и единовременныхъ пособій заслуженнымъ матросамъ, и разрабатывало этотъ предметъ какъ при помощи статей въ «Морскомъ Сборникѣ», такъ и у себя въ министерствѣ. Причины, не давшія возможности осуществиться этимъ предположеніямъ, заключались въ томъ, что устройство быта морскихъ отставныхъ нижнихъ чиновъ могло быть приведено въ исполненіе только одновременно съ военно-сухопут-



ными чинами, что осуществленіе этой мѣры для обоихъ вѣдомствъ было бы соединено съ весьма значительными затратами государственнаго казначейства, и что срокъ самой службы какъ въ морскомъ, такъ и въ сухопутномъ вѣдомствахъ подвергся въ теченіи періода большимъ сокращеніямъ. Тѣ условія обезпеченія, которыя требовались для поступившихъ въ службу уже въ возмужаломъ возрастѣ и прослужившихъ въ морской службѣ 25-ти лѣтній срокъ, для людей часто уже неспособныхъ ни къ какой работѣ, были вовсе не примѣнимы къ увольняемымъ послѣ 15-ти лѣтней службы, въ 35 лѣтнемъ возрастѣ, т. е. въ полномъ развитіи силъ. Въ этомъ возрастѣ здоровый мужчина способенъ зарабатывать себѣ хлѣбъ, и потому не представлялось надобности назначать ему пенсію; но справедливость требовала только выдавать единовременныя денежныя вознагражденія для обзаведенія себя и устройства своего быта въ отставкѣ.

Съ введеніемъ общей воинской повинности, уменьшившей срокъ дѣйствительной службы до 7 и менѣе лѣтъ, и эта послѣдняя необходимость исчезла и на попеченіи морскаго вѣдомства осталась лишь забота о положеніи инвалидовъ, получившихъ на службѣ увѣчья.

Въ морскомъ вѣдомствѣ имѣются два учрежденія, отвѣчающія этой послѣдней цѣли: каменно-островский инвалидный Императора Павла I домъ и инвалидные хутора въ Николаевѣ и Севастополѣ.

Инвалидный Императора Павла I домъ, называв-  
шійся прежде каменно-островскимъ инвалиднымъ до-

Инвалидный Им-  
ператора Павла I  
домъ.

момъ, основанъ въ первые годы царствованія Императрицы Екатерины II, по ходатайству Наслѣдника Престола, Великаго Князя и Генераль-Адмирала Павла Петровича. Первоначальный штатъ этого учрежденія ограничивался 50-ю инвалидами, которые избирались изъ престарѣлыхъ и увѣчныхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ флота, какъ одинокихъ, такъ и семейныхъ. Содержаніе имъ производилось по чинамъ и степенямъ, которые они занимали на службѣ, а именно: офицерамъ отъ 120 до 200 руб. асс., а нижнимъ чинамъ отъ 18 до 60 руб. асс. въ годъ на каждого. Источникомъ этого содержанія было жалованье Великаго Князя Генераль-Адмирала, составлявшее около 7,000 руб. асс.; отъ казны же никакихъ суммъ на содержаніе инвалидовъ въ то время не отпускалось. Инвалиды помѣщались въ томъ самомъ зданіи, которое существуетъ и теперь въ нѣсколько измѣненномъ видѣ на Каменномъ островѣ, близъ Строганова моста. Это каменный, одноэтажный домъ, расположенный вдоль берега рѣки Невки, имѣющій въ длину 85 сажень и раздѣленный во всю длину коридоромъ въ двѣ сажени шириною. По обѣ стороны коридора расположены покои, всего 60, довольно просторные, свѣтлые и высокіе, съ русскими печами и подпольемъ въ каждомъ.

Многіе изъ инвалидовъ, почти съ самаго начала существованія инвалиднаго дома, предпочитали поселяться на жительство на мѣстахъ ихъ родины или же на вольнонаемныхъ квартирахъ въ С.-Петербургѣ



и его окрестностяхъ, причемъ они не лишались содержанія, которое производилось имъ отъ инвалиднаго дома. Допущеніе такого выбора повело къ тому, что въ инвалидномъ домѣ образовалось два разряда инвалидовъ: комплектные, имѣющіе жительство въ домѣ, и причисленные, получающіе только содержаніе, но живущіе внѣ дома. Приемъ инвалидовъ представленъ былъ въ началѣ адмиралтействъ - коллегіи, которая брала при этомъ во вниманіе долговременность и безпорочность службы, а также и удостовѣреніе полиціи о хорошемъ поведеніи и бѣдности просителей. Впослѣдствіи, опредѣленіе въ инвалиды производилось только съ Высочайшаго разрѣшенія.

Въ 1827 году, Государь Императоръ Николай I, обративъ вниманіе на недостаточность средствъ инвалиднаго дома, ограничивавшихся однимъ лишь жалованьемъ Генераль-Адмирала, повелѣлъ содержаніе *причисленныхъ* инвалидовъ принять на счетъ суммъ морскаго министерства, на слѣдующемъ основаніи: всѣмъ этимъ инвалидамъ, въ число коихъ должны поступать только семейные, выдавать по 28 руб. 57 коп. въ годъ, зачитая въ то число и полученные ими на службѣ пенсіоны. Женамъ и дѣтямъ этихъ инвалидовъ выдавать провіантъ, первымъ по смерти, а послѣднимъ до 12-ти лѣтняго возраста. Въ комплектные инвалиды принимать по преимуществу одинокихъ и семейныхъ, имѣющихъ не болѣе двухъ дѣтей. Вдовъ и дѣтей комплектныхъ инвалидовъ помѣщать, по возможности, въ разныя благотворительныя и сиротскія заведенія.

Дальнѣйшія улучшенія быта инвалидовъ послѣдовали въ настоящее царствованіе.

Въ 1859 году разрѣшено вдовамъ и дочерямъ комплектныхъ инвалидовъ выдавать отъ казны провіантъ, наравнѣ съ женами и дѣтьми причисленныхъ инвалидовъ.

Въ 1861 году комплектнымъ инвалидамъ предоставлено пользоваться провіантомъ, а равно и содержаніемъ въ томъ самомъ размѣрѣ, какъ они получали на службѣ, но не болѣе 10 руб. 30 коп., включая сюда и полученные ими за службу пенсіоны, кромѣ пенсіоновъ за увѣчья и раны. Тѣмъ же изъ нихъ, которымъ содержанія слѣдовало болѣе 10 р. 30 коп., право на провіантъ сохранялось только при условіи, если они откажутся отъ излишка содержанія сверхъ 10 руб. 30 коп.

Въ 1865 году въ пользу инвалиднаго дома назначены деньги, оставшіяся послѣ нижнихъ чиновъ, погибшихъ въ 1857 году на кораблѣ «Лефорть», въ количествѣ 2,600 р., съ предоставленіемъ содержать на проценты съ этой суммы 4 причисленныхъ инвалидовъ.

Въ 1866 году, въ ознаменованіе 100-лѣтняго юбилея инвалиднаго дома, разрѣшено, независимо отъ получаемого инвалидами содержанія, производить имъ нѣкоторые предметы обмундированія и приварочныя деньги, наравнѣ съ нижними чинами морскаго вѣдомства.

Наконецъ, въ 1871 году, средства инвалиднаго дома



увеличены передачею изъ Комитета о раненыхъ 310,000 руб., пожертвованныхъ во время крымской войны въ пользу чиновъ морскаго вѣдомства. Проценты съ этого капитала назначены на увеличеніе числа призрѣваемыхъ инвалидовъ, а равно и на улучшеніе ихъ быта.

Въ 1870 году былъ составленъ новый уставъ о призрѣніи инвалидовъ морскаго вѣдомства, объявленный въ приказѣ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала 26 декабря того года. Главнѣйшія положенія этого устава заключаются въ слѣдующемъ:

Право на призрѣніе въ инвалидномъ домѣ предоставлено всѣмъ отставнымъ нижнимъ чинамъ морскаго вѣдомства, которые, вслѣдствіе полученныхъ ими ранъ или увѣчій на службѣ, а также по преклонности лѣтъ и разстроенному здоровью, лишены возможности снискивать себѣ средства къ жизни собственными трудами.

Призрѣваемые въ домѣ нижніе чины раздѣляются на два разряда: а) бездѣтныхъ, живущихъ съ женами въ инвалидномъ домѣ, и б) имѣющихъ при себѣ дѣтей и проживающихъ на родинѣ или на вольныхъ квартирахъ. Первые именуются комплектными инвалидами, а вторые причисленными.

Тѣ и другіе инвалиды пользуются слѣдующимъ содержаніемъ: комплектные инвалиды, кромѣ помѣщенія въ домѣ съ отопленіемъ и освѣщеніемъ, получаютъ жалованье по 12 р. въ годъ, приварочныя по 18 р. въ годъ и провіантъ и обмундированіе въ натурѣ. Причисленные получаютъ одно денежное со-

держаніе въ размѣрѣ 75 руб. въ годъ. На дочерей всѣхъ вообще инвалидовъ производится: до 7-ми лѣтъ по 10 руб., а съ 7-ми до 12-ти лѣтъ по 20 руб. въ годъ. Получаемыя инвалидами за выслугу лѣтъ пенсіи засчитываются въ назначаемое имъ отъ инвалиднаго дома содержаніе; пенсіи же за раны и увѣчья сохраняются имъ, независимо отъ инвалиднаго содержанія.

Жены комплектныхъ инвалидовъ, со смертію ихъ мужей, оставляютъ инвалидный домъ, съ выдачею имъ при выходѣ единовременнаго пособія 12 руб. Вдовы же всѣхъ вообще инвалидовъ получаютъ пожизненно или до выхода въ замужество инвалидное содержаніе по 36 руб. въ годъ.

Раненые и увѣчные нижніе чины, не пользующіеся инвалиднымъ содержаніемъ, а равно и вдовы нижнихъ чиновъ, погибшихъ на службѣ, получаютъ постоянныя или единовременныя пособія, по усмотрѣнію высшаго морскаго начальства, въ размѣрѣ не выше годового содержанія причисленнаго инвалида.

Заболѣвающіе комплектные инвалиды пользуются въ имѣющемся при инвалидномъ домѣ лазаретѣ, устроенномъ на 8 кроватей, а въ случаѣ болѣзни, требующей продолжительнаго леченія, отправляются въ морскіе и военно-сухопутные госпитали.

Призрѣваемые инвалиды имѣютъ полную свободу располагать временемъ такъ, чтобы пребываніе въ домѣ не было для нихъ отягощеніемъ. На тѣхъ же изъ инвалидовъ, которые не обременены дряхлостію



и увѣчемъ и, по заключенію медика, окажутся способными къ легкимъ работамъ, возлагаются нѣкоторыя занятія, относящіяся собственно къ поддержанію чистоты и опрятности инвалидныхъ помѣщеній. Остальныя работы по дому исполняются вольнонаемной прислугой.

Въ случаѣ какихъ либо проступковъ со стороны призрѣваемыхъ инвалидовъ, имъ дѣлаются увѣщанія и выговоры, а при безуспѣшности этихъ мѣръ, живущіе въ домѣ инвалиды перечисляются въ разрядъ причисленныхъ, а причисленные лишаются временно или навсегда инвалиднаго содержанія.

Признанные заслуживающими призрѣнія зачисляются кандидатами для опредѣленія въ инвалидный домъ, по мѣрѣ открывающихся вакансій. Раненые же и увѣчные, а равно и одержимые тяжкими неизлѣчимыми болѣзнями, принимаются всегда безъ очереди, установленной по кандидатскому списку.

Въ настоящее время средства инвалиднаго дома составляютъ:

|                                         |                 |
|-----------------------------------------|-----------------|
| 1) проценты съ инвалиднаго капитала (*) | около 20,000 р. |
| 2) ассигнуемое по смѣтѣ министерства    |                 |
| пособіе . . . . .                       | 16,685 р.       |

---

(\*) Инвалидный капиталъ морскаго вѣдомства состоитъ нынѣ въ процентныхъ бумагахъ на сумму 362,350 р. Онъ образовался: изъ переданныхъ отъ Комитета о раненыхъ 310,000 р., отъ присоединенія къ нему прежде существовавшихъ инвалидныхъ суммъ, отъ различныхъ пожертвованій въ пользу инвалидовъ и наконецъ отъ операций съ процентными бумагами.

и 3) жалованье Генераль-Адмирала и пен-  
сія Его Высочества по ордену Св. Георгія. 3,494 р.

всего . . . 40,179 р.

Изъ этой суммы отдѣляется ежегодно около 4500 руб. на содержаніе 35 инвалидныхъ семействъ, живущихъ въ хуторахъ близъ Николаева и Севастополя; остальные 35,679 руб. употребляются сполна на выдачу содержанія и пособій находящимся на попеченіи инвалиднаго дома: 343 инвалидамъ, 262 женамъ ихъ, 203 вдовамъ и 62 дочерямъ, всего 892 лицамъ.

Инвалидноху-  
тора.

Вообще должно сказать, что отставные служивые неохотно идутъ въ инвалидный домъ съ казарменнымъ устройствомъ, и это равно справедливо не только въ отношеніи къ нашимъ учрежденіямъ этого рода, но и къ иностраннымъ.

Для пріюта старымъ и больнымъ нужно прежде всего помѣщеніе въ тепломъ и здоровомъ климатѣ и большая свобода въ образѣ жизни, безъ всякихъ стѣсненій въ формѣ одежды и домашней обстановкѣ, безъ казарменныхъ правилъ и порядка. Посему лица, занимавшіяся специально разработкою этого предмета, высказывались противъ дальнѣйшаго развитія инвалидныхъ казарменныхъ помѣщеній въ Петербургѣ или его окрестностяхъ. Они доказывали предпочтительность среднихъ или южныхъ губерній для устройства инвалидовъ пріютовъ въ видѣ небольшихъ домиковъ, во избѣжаніе лѣстницъ, непременно одноэтажныхъ съ дворами и огородами, гдѣ инвалиды могли бы



держатъ свою корову, птицу и разводятъ овощи, что составляло бы для нихъ и удовольствіе и приносило бы пользу. Въ морскомъ министерствѣ были составлены соображенія о подобныхъ пріютахъ, и съ 1862 года они начали получать осуществленіе.

Пріюты эти находятся въ окрестностяхъ Николаева и Севастополя и называются инвалидными хуторами. Они состоятъ изъ отдѣльныхъ домиковъ, коихъ имѣется близъ Николаева 21 и близъ Севастополя 7. Устроены они на счетъ экономическаго капитала черноморскаго вѣдомства и обошлись казнѣ въ 50,000 р., т. е. среднимъ числомъ въ 1,785 р. каждый. Въ нихъ помѣщается 35 семейныхъ инвалидовъ: по одному семейству въ каждомъ изъ домиковъ въ окрестностяхъ Николаева и по два—въ каждомъ изъ севастопольскихъ домиковъ, которые построены на двѣ половины съ отдѣльными входами и службами.

Первоначально, хутора эти содержались на счетъ имѣвшагося въ черноморскихъ командахъ некомплекта нижнихъ чиновъ (по 3 человѣка на 100), а съ 1873 года, по утвержденіи положенія объ этихъ хуторахъ, всѣ расходы по этому предмету отнесены на счетъ инвалидовъ суммъ морскаго вѣдомства.

Хутора назначены собственно для инвалидовъ черноморскаго вѣдомства, отличившихся храбростью въ сраженіяхъ, подвигами самоотверженія, многолѣтними плаваніями, а равно и для получившихъ на морѣ увѣчья.

Призрѣваемые въ хуторахъ инвалиды получаютъ

содержаніе наравнѣ съ комплектными инвалидами инвалиднаго Императора Павла I дома, и кромѣ того пользуются имѣющимися при хуторахъ садами и огородами, на пространствѣ отъ одной до двухъ десятинъ земли для каждаго домика, а равно садовыми и огородными орудіями, сараями, погребями, колодцами, мебелью и домашнею утварью.

Оказавшіеся, по старости и болѣзни, неспособными вести предоставленное имъ хозяйство и извлекать изъ него возможные выгоды, увольняются изъ хуторовъ и получаютъ содержаніе, наравнѣ съ причисленными инвалидами инвалиднаго Императора Павла I дома, или же, по желанію ихъ, переводятся въ богадѣльни гражданскаго вѣдомства пансіонерами морскаго министерства. Вдовы и дочери этихъ инвалидовъ пользуются содержаніемъ, опредѣленнымъ для вдовъ и дочерей инвалиднаго Императора Павла I дома.

#### 8) Инспекторскіе смотры.

Значеніе инспекторскихъ смотровъ и ихъ результаты.

Изложенное выше изображаетъ, какія разнообразныя мѣры были принимаемы къ сформированію изъ нижнихъ чиновъ хорошихъ матросовъ и къ устройству ихъ быта. Эти мѣры обнимаютъ собою не только служебную дѣятельность чиновъ морскаго вѣдомства, но и частный ихъ бытъ, находящійся всегда въ такой близкой связи съ служебною обстановкою и дѣятельностью. Разработка этихъ мѣръ и приданіе имъ силы



обязательныхъ постановленій, стоили высшему морскому управленію очень большихъ трудовъ, но значеніе пользы они приобрѣтаютъ лишь тогда, когда эти постановленія не остаются только на бумагѣ, а переходятъ въ дѣйствительную жизнь. Поэтому, попеченіе о томъ, чтобы изданныя постановленія не утрачивали въ исполненіи своей силы, чтобы они не оставались мертвою буквою вслѣдствіе рутиннаго, равнодушнаго отношенія къ дѣлу, или предумышленныхъ, корыстныхъ видовъ второстепенныхъ исполнителей, — составляло постоянную и серьезную заботу морскаго министерства, которое никогда не забывало той истины, что не такъ трудно изобрѣсти полезную мѣру, какъ осуществить ее на дѣлѣ.

Инспекторскіе смотры, производящіеся съ 1867 года непремѣнно ежегодно во всѣхъ портахъ, представляютъ весьма дѣйствительное средство для провѣрки дѣятельности мѣстныхъ начальниковъ. Прежнее постановленіе объ этихъ смотрахъ ограничивало ихъ задачу весьма тѣсными предѣлами опроса нижнихъ чиновъ, и дѣлало необходимымъ частое назначеніе ревизій. Въ 1866 году положеніе объ этихъ смотрахъ получило большее развитіе. На основаніи этого положенія, на инспектора возлагается обязанность осмотрѣть наружное состояніе командъ, ихъ боевое образованіе, бытъ и хозяйство, причемъ инспекторъ долженъ представить подробный отчетъ своего смотра. коснувшись въ немъ непремѣнно всѣхъ главныхъ указанныхъ ему вопросовъ.

Такая широкая задача инспекторскихъ смотровъ сдѣлала производство ревизій почти излишнимъ, и онѣ назначаются теперь только въ исключительныхъ случаяхъ.

Въ отношеніи матеріальнаго снабженія командъ предметами довольствія, можно сказать, что примѣровъ незаконнаго удержанія ихъ у нижнихъ чиновъ уже давно не было въ морскомъ вѣдомствѣ и немногія, предъявлявшіяся на инспекторскомъ смотрѣ, претензіи возникали лишь вслѣдствіе нѣкоторой медленности и неточности въ распоряженіяхъ подлежащихъ частей, особенно при быстрыхъ и внезапныхъ передвиженіяхъ командъ. Инспекторскіе смотры, назначавшіеся ежегодно по портамъ, постоянно показываютъ, что состояніе морскихъ командъ находилось въ надлежащемъ порядкѣ, какъ относительно наружнаго вида людей, такъ и относительно пищевого ихъ довольствія, обмундированія и другаго снабженія.

---



## ГЛАВА VIII.

### ПАРУСНЫЙ ФЛОТЪ. ПАРОВОЙ ДЕРЕВЯННЫЙ ФЛОТЪ.

Годы, предшествующіе крымской войнѣ, представляють въ дѣлѣ военнаго судостроенія ту характеристическую особенность, что въ военныхъ флотахъ всѣхъ европейскихъ державъ парусныя суда, достигшія въ то время, въ отношеніи силы, быстроты хода и поворотливости, высшей степени совершенства, какую только можно требовать отъ этого рода судовъ, составляли главную силу во флотахъ; паровыя же боевыя суда, незадолго предъ тѣмъ начавшія строиться, имѣли значеніе только вспомогательной силы. Но отношеніе этой послѣдней силы къ первой было въ различныхъ флотахъ неодинаково, и въ русскомъ флотѣ оно было особенно не въ пользу пароваго флота.

Составъ балтійскаго флота, каспійской и охотской флотилій до крымской войны опредѣлялся штатомъ, Высочайше утвержденнымъ 10 февраля 1826 года; для состава же черноморскаго флота особаго штата

Парусный флотъ, какъ главная военно-морская сила Россіи до крымской войны.

не имѣлось. При опредѣленіи числа судовъ балтійскаго флота, «морское вѣдомство основывало свои сужденія», какъ сказано во всеподданнѣйшемъ докладѣ, «на прежнемъ штатѣ, примѣняясь притомъ къ нынѣшнему состоянію флотовъ сосѣдственныхъ державъ. «Это число судовъ будетъ съ одной стороны безъ «отягощенія государству въ разсужденіи содержанія, «а съ другой и весьма достаточно, не токмо къ обзавѣшенію нашихъ портовъ и границъ, но и для нападенія на вражескія военныя дѣйствія въ случаѣ надобности «въ ономъ»».

Этой предначертанной программой руководилось морское вѣдомство въ своей судостроительной дѣятельности въ Балтійскомъ морѣ въ теченіи всего царствованія Императора Николая I-го, и къ началу крымской войны штатъ былъ выполненъ, съ тою только разницею, что, вмѣсто 22 парусныхъ фрегатовъ, числилось на дѣйствительной службѣ 14; остальныхъ же замѣняли 9 пароходо-фрегатовъ.

Судовой составъ флота при началѣ крымской войны.

При началѣ крымской войны составъ нашего флота былъ слѣдующій:

| Готовыя суда.                |               |                  | Старыя и тимберующіяся суда. |               |
|------------------------------|---------------|------------------|------------------------------|---------------|
| Число судовъ.                | Число орудій. | Число пар. силъ. | Число судовъ.                | Число орудій. |
| Въ Балтійскомъ морѣ:         |               |                  |                              |               |
| кораблей парусныхъ . . . . . |               |                  |                              |               |
| 26                           | 2122          | —                | 7                            | 584           |



|                                                             | Готовыя суда.    |                  |                     | Старыя и тимбе-<br>рующіеся суда. |                  |
|-------------------------------------------------------------|------------------|------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------|
|                                                             | Число<br>судовъ. | Число<br>орудій. | Число<br>пар. силъ. | Число<br>судовъ.                  | Число<br>орудій. |
| фрегатъ парус-<br>ныхъ . . . . .                            | 9                | 412              | —                   | 3                                 | 132              |
| фрегатъ учеб-<br>ныхъ заведеній . .                         | 5                | 120              | —                   | —                                 | —                |
| пароходо - фрега-<br>товъ . . . . .                         | 9                | 103              | 3430                | —                                 | —                |
| корветовъ парус-<br>ныхъ . . . . .                          | 2                | 50               | —                   | 1                                 | 26               |
| бриговъ . . . . .                                           | 6                | 106              | —                   | 1                                 | 20               |
| шкунъ . . . . .                                             | 6                | 86               | —                   | —                                 | —                |
| люгеровъ, яхтъ и<br>тендеровъ . . . .                       | 10               | 84               | —                   | —                                 | —                |
| малыхъ парохо-<br>довъ . . . . .                            | 12               | 50               | 722                 | —                                 | —                |
| судовъ гвардей-<br>скаго экипажа (изъ<br>нихъ 2 парохода) . | 9                | 42               | —                   | —                                 | —                |
| транспортъ . . .                                            | 10               | 32               | —                   | —                                 | —                |
| лоцъ судовъ . . .                                           | 3                | 12               | —                   | —                                 | —                |
| пассажботовъ и<br>ластовыхъ судовъ .                        | 33               | —                | —                   | —                                 | —                |
| гребной флотъ . .                                           | 77               | 154              | —                   | —                                 | —                |
| Итого .                                                     | 217              | 3373             | 4152                | 12                                | 762              |

| Готовия суда.    |                  |                     | Стария и тимбе-<br>рующіяся суда |                  |
|------------------|------------------|---------------------|----------------------------------|------------------|
| Число<br>судовъ. | Число<br>орудій. | Число<br>пар. силъ. | Число<br>судовъ.                 | Число<br>орудій. |

*Сверхъ того строи-  
лось:*

|                                    |   |     |      |   |   |
|------------------------------------|---|-----|------|---|---|
| корабль винтовой.                  | 1 | 84  | 500  | — | — |
| фрегатовъ винто-<br>выхъ . . . . . | 3 | 153 | 1080 | — | — |
| шкунъ . . . . .                    | 1 | 16  | —    | — | — |
| транспортъ . . .                   | 2 | —   | —    | — | — |
| пароходовъ. . .                    | 2 | —   | 80   | — | — |
| Итого .                            | 9 | 253 | 1660 | — | — |

*Въ Черномъ моръ:*

|                                     |    |      |      |   |     |
|-------------------------------------|----|------|------|---|-----|
| кораблей парус-<br>ныхъ . . . . .   | 14 | 1440 | —    | 2 | 168 |
| фрегатовъ . . .                     | 6  | 314  | —    | 2 | 120 |
| пароходо - фрега-<br>товъ . . . . . | 7  | 49   | 1960 | — | —   |
| корветовъ . . .                     | 4  | 74   | —    | — | —   |
| бриговъ. . . . .                    | 12 | 184  | —    | — | —   |
| шкунъ, яхтъ и<br>тендеровъ . . . .  | 13 | 166  | —    | 4 | 40  |
| малыхъ парохо-<br>довъ . . . . .    | 24 | —    | 2298 | — | —   |
| транспортъ . . .                    | 32 | —    | —    | — | —   |
| бомбардирское су-<br>дно . . . . .  | 1  | —    | —    | — | —   |



|                                                             | Готовыя суда.    |                  |                     | Старыя и тимбе-<br>рующіеся суда. |                  |
|-------------------------------------------------------------|------------------|------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------|
|                                                             | Число<br>судовъ. | Число<br>орудій. | Число<br>пар. силъ. | Число<br>судовъ.                  | Число<br>орудій. |
| ластовыхъ судовъ.                                           | 40               | —                | —                   | —                                 | —                |
| гребной флотъ .                                             | 28               | —                | —                   | —                                 | —                |
| Итого .                                                     | 181              | 2227             | 2298                | 8                                 | 328              |
| <i>Сверхъ того строи-<br/>лось:</i>                         |                  |                  |                     |                                   |                  |
| кораблей винто-<br>выхъ . . . . .                           | 2                | 240              | 1000                | —                                 | —                |
| корветовъ винто-<br>выхъ . . . . .                          | 2                | 40               | 400                 | —                                 | —                |
| гребная канонер-<br>ская лодка . . . .                      | 1                | 2                | —                   | —                                 | —                |
| Итого .                                                     | 5                | 282              | 1400                | —                                 | —                |
| <i>Въ Балломъ моръ:</i>                                     |                  |                  |                     |                                   |                  |
| разныхъ судовъ<br>(въ томъ числѣ два<br>парохода) . . . .   | 10               | 22               | 120                 | —                                 | —                |
| <i>Въ Каспійскомъ моръ:</i>                                 |                  |                  |                     |                                   |                  |
| разныхъ судовъ<br>(въ томъ числѣ во-<br>семь пароходовъ) .  | 30               | 49               | 610                 | —                                 | —                |
| <i>Въ Охотскомъ моръ:</i>                                   |                  |                  |                     |                                   |                  |
| разныхъ судовъ<br>(въ томъ числѣ вин-<br>товая шкуна) . . . | 8                | 20               | 40                  | —                                 | —                |
| Такимъ образомъ наши военныя силы въ это                    |                  |                  |                     |                                   |                  |

время почти исключительно состояли въ парусномъ флотѣ.

Качественное  
состояніе парус-  
ныхъ судовъ бал-  
тійскаго и черно-  
морскаго флотовъ  
по времени крым-  
ской войны.

Суда Балтійскаго моря въ качественномъ отноше-  
ніи были въ весьма неудовлетворительномъ состояніи.  
Парусные корабли и фрегаты были большею частію  
сосновые, изъ сыраго лѣса, слабой постройки и  
весьма посредственнаго вооруженія, такъ что, при  
каждомъ учебномъ плаваніи по портамъ Финскаго  
залива, весьма многіе изъ нихъ подвергались разно-  
образнымъ поврежденіямъ. Не было возможности со-  
ставить изъ нихъ эскадру для продолжительнаго пла-  
ванія въ дальнихъ моряхъ, и съ большимъ трудомъ  
можно было отыскать даже нѣсколько отдѣльных  
судовъ, которыя почитались бы способными совер-  
шить переходъ изъ Кронштадта къ берегамъ Восточ-  
ной Сибири. Изъ V главы «Обзора» можно видѣть,  
какой печальный конецъ имѣло плаваніе нашихъ су-  
довъ, отправленныхъ въ 1852 и 1853 годахъ въ Ти-  
хій океанъ. Фрегаты «Паллада» и «Аврора», тимбе-  
рованные одинъ въ 1846, другой въ 1851 годахъ,  
были принуждены чиниться въ Англіи, и затѣмъ  
пришли къ мѣсту назначенія въ положеніи, дѣлав-  
шемъ ихъ неспособными къ дальнѣйшей дѣятельной  
службѣ въ океанѣ. Корветъ «Наваринъ», избранный  
специалистами, какъ самый надежный, встрѣтивъ  
бурную погоду въ Нѣмецкомъ морѣ, получилъ повре-  
жденія и течъ, которыя заставили его зайти въ Ан-  
глію для исправленія на 1½ мѣсяца. По выходѣ изъ  
Портсмута, въ ноябрѣ 1853 года, корветъ снова по-



лучилъ сильную течь, заставившую его возвратиться въ Портсмутъ, для исправленія въ докѣ. Въ декабрѣ того же года, по вторичномъ исправленіи, «Наваринъ» снова отправился въ море, но вскорѣ вновь получилъ опасную течь, которая заставила его войти въ голландскій портъ Флиссингенъ, гдѣ, по тщательномъ осмотрѣ, онъ оказался совершенно негоднымъ не только для дальняго плаванія, но даже для возвращенія въ Россію, и былъ проданъ съ публичнаго торговаго. Транспортъ «Нѣманъ», только что спущенный на воду и отправленный изъ Кронштадта, встрѣтилъ штормъ въ Скагерракѣ, который причинилъ ему разныя поврежденія, заставившія его возвратиться для исправленій въ Гельсиноръ; оттуда «Нѣманъ» вышелъ въ концѣ сентября 1853 года и, послѣ сильнаго шторма, разбился о подводную скалу у шведскаго берега. Если столь ненадежными оказывались суда, выбираемыя обыкновенно изъ лучшихъ во флотѣ, для продолжительной и трудной службы въ дальнихъ моряхъ, то по этимъ образцамъ можно судить о состояніи вообще судовъ балтійскаго флота въ то время.

Главной причиной такого неудовлетворительнаго положенія нашихъ военныхъ судовъ было правило, установленное штатомъ 1826 года, имѣть въ балтійскомъ флотѣ не менѣе 27 линейныхъ кораблей. При обыкновенной продолжительности срока службы нашихъ кораблей, среднимъ числомъ около 9 лѣтъ, ежегодно приходило въ негодность по три корабля, и,

слѣдовательно, морское министерство должно было изготовлять ежегодно три новыхъ корабля, для пополненія ихъ комплекта. Но при нашихъ кораблестроительныхъ средствахъ и способахъ и неблагоприятныхъ климатическихъ условіяхъ, выполненіе такого правила было совершенно невозможно, такъ какъ мы были въ состояніи строить только одинъ корабль черезъ годъ въ Архангельскѣ и одинъ корабль черезъ два года въ Петербургѣ, и притомъ строить поспѣшно, что было крайне вредно для прочности работы. Вслѣдствіе этого, чтобы имѣть штатные 27 кораблей, являлась необходимость наскоро тимберовать старые корабли, и притомъ сырымъ сосновымъ лѣсомъ, отчего суда становились еще менѣе надежными для службы.

Положеніе черноморскаго паруснаго флота было совершенно другое, благодаря болѣе благоприятнымъ климатическимъ условіямъ, хорошему строевому лѣсу и дѣятельности двухъ лицъ, составившихъ себѣ громкое имя въ исторіи флота,—адмираловъ А. С. Грейга и М. П. Лазарева. Суда этого флота были прекрасно построены, изъ хорошаго матеріала и по новѣйшимъ чертежамъ; вооружены сильной артиллеріей и комплектованы опытными въ морскомъ дѣлѣ экипажами. Это поставило черноморскій флотъ на ряду съ первыми флотами Европы, такъ что еслибы мы сдѣлали сравненіе между разными рангами русскихъ, англійскихъ и французскихъ судовъ, построенныхъ до крымской войны, то оказалось бы, что



черноморскія суда ни по своимъ размѣрамъ, ни по боевымъ элементамъ, не уступили бы иностраннымъ. Напримѣръ, самые сильныя англійскіе корабли (120-ти, 84-хъ и 74-хъ пушечные) и фрегаты (60-ти, 52-хъ и 44-хъ пушечные), нашли бы, при одиночномъ боѣ, совершенно равносильныхъ себѣ соперниковъ въ однотипныхъ съ ними черноморскихъ корабляхъ: «Три Святителя», «Ростиславъ», «Императрица Марія» и во фрегатахъ: «Кулевчи», «Коварна» и «Флора». Преимущество же англійскаго флота предъ черноморскимъ было бы только въ большемъ численномъ составѣ судовъ.

Какое же было положеніе нашего пароваго флота, по сравненію съ иностранными флотами, предъ началомъ крымской кампаніи?

Изъ вышеприведенной вѣдомости судовъ нашего флота въ началѣ 1853 года видно, что оба наши флота, балтійскій и черноморскій, имѣли въ своемъ составѣ паровыя суда, въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Численность  
нашего пароваго  
флота передъ на-  
чаломъ крымской  
войны.

|  | Число<br>судовъ. | Число<br>пушекъ. | Число<br>пар.силъ. |
|--|------------------|------------------|--------------------|
|--|------------------|------------------|--------------------|

*Балтійскій флотъ:*

|                              |    |     |      |
|------------------------------|----|-----|------|
| готовыхъ: пароходо-фрегатовъ | 9  | 103 | 3430 |
| малыхъ пароходовъ            | 12 | 50  | 722  |
| строющихся: кораблей винто-  |    |     |      |
| выхъ . . . . .               | 1  | —   | 500  |
| фрегатовъ вин-               |    |     |      |
| товыхъ . . . .               | 3  | —   | 1080 |
| пароходовъ . .               | 2  | —   | 80.  |

*Черноморскій флотъ:*

|                                               |    |    |      |
|-----------------------------------------------|----|----|------|
| готовыхъ: парохо-до-фрегатовъ                 | 7  | 49 | 1960 |
| малыхъ пароходовъ                             | 24 | —  | 2298 |
| строющихся: кораблей винто-<br>выхъ . . . . . | 2  | —  | 1000 |
| корветовъ вин-<br>товыхъ . . . . .            | 2  | —  | 400. |

Кромѣ того, въ Бѣломъ морѣ было 2 малыхъ па-  
рохода безъ пушекъ (120 паровыхъ силъ), въ Кас-  
пійскомъ морѣ 8 малыхъ пароходовъ съ 16 пушками  
(610 паровыхъ силъ) и въ Охотскомъ морѣ одна вин-  
товая шкуна.

Ходъ развитія  
постройки паро-  
выхъ судовъ въ  
иностранныхъ го-  
сударствахъ до  
крымской войны.

Великое изобрѣтеніе Фультона, примѣненное къ  
приведенію судовъ въ движеніе помощью колесъ и  
нашедшее первое себѣ осуществленіе въ 1807 году  
въ Америкѣ, получило дальнѣйшее развитіе уже послѣ  
смерти изобрѣтателя, когда былъ спущенъ въ 1818  
году въ Нью-Йоркѣ пароходъ «Sawannah», предназна-  
чавшійся для Россіи, куда онъ совершилъ свой путь  
чрезъ Атлантическій океанъ въ 1819 году, съ захо-  
домъ въ Англію. Въ Петербургѣ, однако, пароходъ не  
остался и возвратился въ Нью-Йоркъ. Пароходъ этотъ  
своимъ смѣлымъ опытомъ указалъ на практическую  
возможность быстрого и правильнаго пароходнаго  
сообщенія между Америкой и Европой, и съ той поры  
пароходство стало быстро развиваться, для удовле-  
творенія сначала собственно потребностямъ торговли.  
Но въ Англіи вскорѣ приступили къ постройкѣ па-  
ровыхъ судовъ и для удовлетворенія военно-морскихъ



цѣлей. Сперва военныя суда, въ видѣ малыхъ колесныхъ пароходовъ, строились только для портовыхъ надобностей и для буксированія парусныхъ судовъ; но затѣмъ англійское правительство рѣшилось увеличить свой флотъ особой вспомогательной эскадрой изъ паровыхъ судовъ, названныхъ потомъ пароходо-фрегатами. Отъ судовъ этого рода, подвергшихся разнымъ усовершенствованіямъ, требовались хорошія качества для плаванія какъ подъ парами, такъ и подъ парусами, чтобы они такимъ образомъ, при продолжительномъ крейсерствѣ и при дальнихъ переходахъ, не зависели отъ запаса топлива или исправности машины, но могли плавать и подъ парусами. Пароходо-фрегаты вооружались тяжелыми пушками, расположенными въ носу и кормѣ, на верхней палубѣ, на надлежащей высотѣ отъ горизонта воды, чтобы возможно было дѣйствовать ими одинаково хорошо какъ при штилѣ, такъ и при волненіи, и кромѣ того нѣсколькими орудіями меньшаго калибра по борту. Вмѣстительность пароходовъ должна была соответствовать удобному помѣщенію комплекта команды, судовой машины, запасовъ топлива и провизіи и, сверхъ того, опредѣленнаго количества десанта. Съ 1835 по 1844 годъ въ Англіи было построено 25 пароходо-фрегатъ, съ водоизмѣщеніемъ отъ 800 до 1,800 тоннъ, съ машинами отъ 150 до 400 номинальныхъ силъ, со скоростью хода отъ 8 до 10 узловъ въ часъ.

Не смотря однако на неоспоримыя достоинства и на хорошіе достигнутые результаты, всѣ пароходо-

Фрегаты обнаруживали существенные недостатки для того, чтобы служить боевыми судами. При своей относительно большой величинѣ, пароходо-фрегаты могли бы носить болѣе многочисленную и сильную артиллерию и особенно въ закрытой батарее; но увеличеніе числа и калибра пушекъ, изъ которыхъ самыя тяжелыя помѣщались на оконечностяхъ, обусловило необходимость дѣлать носъ и корму значительно полнѣе, чѣмъ на обыкновенныхъ пароходахъ, въ ущербъ морскимъ качествамъ судна. Гребныя колеса, валъ и часть паровыхъ котловъ находились на пароходо-фрегатахъ выше ватерлиніи и, слѣдовательно, были вполне открыты дѣйствию непріятельскихъ выстрѣловъ, отчего всякое поврежденіе въ названныхъ частяхъ могло привести пароходъ въ состояніе гораздо худшее противъ даже обыкновеннаго паруснаго судна. Самыя машины были слишкомъ громоздки и занимали много мѣста, вслѣдствіе чего на трехъ-мачтовыхъ пароходо-фрегатахъ не было возможности помѣстить гротъ-мачту гдѣ слѣдуетъ, а потому и центр парусности не имѣлъ надлежащаго положенія. Такъ какъ полезное дѣйствіе колесъ зависело отъ степени ихъ углубленія, то перемены въ углубленіи судна во время плаванія и на волненіи, особенно же при боковой качкѣ, значительно уменьшали полезное дѣйствіе колесъ. Кромѣ того, колесныя кожухи, при противныхъ вѣтрахъ и на большомъ волненіи, весьма увеличивали сумму преодолеваемыхъ судномъ сопротивленій.



Всѣ перечисленные недостатки не было возможности устранить никакими усовершенствованіями колесныхъ пароходовъ, не смотря на огромныя суммы, потраченныя всѣми государствами на этотъ предметъ. Этому предмету были посвящены труды многихъ знаменитыхъ инженеровъ и кораблестроителей, но всѣ ихъ усилія не могли сдѣлать изъ колеснаго парохода боеваго судна въ полномъ смыслѣ этого слова. Эти недостатки, какъ присущіе системѣ колеснаго двигателя, вызвали необходимость измѣнить самую систему приложенія паровой силы къ движенію военныхъ судовъ и обусловили введеніе въ употребленіе винтоваго двигателя.

Это изобрѣтеніе имѣло рѣшительное вліяніе на боевое значеніе паровыхъ судовъ. На судахъ съ болѣе углубленіемъ, какими являются большею частію боевыя суда, винтъ представлялъ огромныя преимущества предъ гребными колесами. Въ нихъ механизмъ, котлы и самый двигатель скрыты подъ водою, т. е. находятся на суднѣ ниже ватерлиніи, что составляетъ важнѣйшее преимущество винтовыхъ военныхъ судовъ предъ колесными, такъ какъ машина вполне защищена отъ ядеръ, паденія рангоута, а также отъ вреда при столкновеніи съ другими судами. Винтовыя суда могутъ пользоваться полной парусной силой, и такъ какъ дѣйствіе винта одинаково при всякомъ кренѣ судна, то всегда можно употреблять для движенія паровую силу или паруса, смотря по надобности, и превращать въ нѣсколько минутъ парусное судно

Изобрѣтеніе винтоваго двигателя и примѣненіе его къ боевымъ судамъ въ иностранныхъ государствахъ.

въ паровое, и особенно при устройствѣ подъемнаго винта. Винтовое судно можетъ имѣть вооруженную батарею по всей длинѣ борта, и если на немъ даже будутъ сбиты всѣ мачты, то винтъ дастъ средства выдерживать положеніе въ бою, слѣдовать за непріателемъ или укрыться безопасно въ ближайшій портъ. Важное преимущество винтовыхъ судовъ состоитъ также въ томъ, что они, смотря по назначенію или по роду своей службы, могутъ имѣть или подъемный винтъ, или разобщающійся, употребляя въ послѣднемъ случаѣ винтъ съ тремя, четырьмя или болѣе лопастями, что даетъ возможность всегда выбрать винтъ той системы, какая наиболѣе окажется полезной для скорости хода.

Немедленно правительства нѣкоторыхъ иностранныхъ государствъ, преимущественно Англіи и Франціи, предприняли обширныя и дорогія испытанія надъ сравнительными достоинствами и недостатками колесныхъ и винтовыхъ судовъ, и, по мѣрѣ выясненія преимуществъ винтоваго двигателя предъ гребными колесами, стали постепенно приступать къ постройкѣ военныхъ судовъ, сначала со вспомогательнымъ винтовымъ двигателемъ, т. е. на которыхъ паруса имѣли главную движущую силу, а потомъ послѣдовательно увеличивая силу винтовой машины. Въ Сѣверной Америкѣ, около 1840 года, былъ построенъ первый военный винтовой фрегатъ «Princeton», длиною 164 фута, шириною 30 футъ, съ углубленіемъ  $17\frac{1}{2}$  футъ и съ водоизмѣщеніемъ около 700 тоннъ. Винтовой двигатель



этого фрегата былъ системы Эриксона, съ шестью лопастями, діаметромъ 14 футъ, дѣлавшій отъ 32 до 36 оборотовъ въ минуту; машина его имѣла 400 номинальныхъ силъ, а скорость хода достигала до 14 миль въ часъ. Однако, такая скорость считалась тогда всѣми исключительно большою. Французское правительство приступило къ передѣлкѣ нѣкоторыхъ парусныхъ кораблей въ винтовые, а въ 1847 году заложило въ Тулонѣ по новому чертежу свой первый винтовой 90 пушечный корабль «Napoléon» съ машиною въ 900 номинальныхъ силъ, которая, на пробѣ въ 1851 году, развила 2400 индикаторныхъ силъ, причемъ корабль имѣлъ скорость хода 12 узловъ. Корабль этотъ оказался превосходнымъ паровымъ судномъ и такимъ же ходокомъ подъ парусами, что дало возможность значительнаго сбереженія топлива, котораго онъ помѣщалъ на 6 дней полного хода подъ парами. Полный успѣхъ своего перваго винтоваго корабля побудилъ французское правительство построить еще четыре корабля по тому же образцу, а затѣмъ вскорѣ было приступлено къ постройкѣ большихъ винтовыхъ фрегатъ, и такимъ образомъ во Франціи было положено еще до крымской войны серьезное начало сооруженію сильнаго винтоваго деревяннаго флота.

Англійское правительство назначило въ 1845 году особую комиссію для разработки программы сооруженія военнаго винтоваго флота, какъ для защиты береговъ Великобританіи, такъ и для океанскаго плаванія. На основаніи того, что комиссія эта не нашла воз-

возможнымъ предоставить паруснымъ кораблямъ защиту береговъ Англіи отъ нападеній паровыми судами, англійское адмиралтейство немедленно приступило къ передѣлкѣ нѣкоторыхъ деревянныхъ кораблей въ винтовые, которые были снабжены только вспомогательными машинами до 400 номинальныхъ силъ и достигали скорости хода 6 и 7 узловъ. Вслѣдъ за ними было заложено нѣсколько кораблей по новымъ чертежамъ, съ машинами въ 600 и 800 силъ; но скорость хода ихъ едва достигала до 8 узловъ, вслѣдствіе слабыхъ машинъ и неудовлетворительной конструкціи судовъ. Успѣхъ же постройки первыхъ французскихъ винтовыхъ судовъ заставилъ Англію обратить особенное вниманіе на сооруженіе винтовыхъ кораблей и фрегатовъ большой скорости и съ этой цѣлью были заложены 3 сто-пушечные корабли, съ машинами въ 1000 номинальныхъ силъ, и 3 сорока-пушечные фрегата, съ такими же машинами въ 1000 силъ. Эти суда достигли скорости хода отъ 12½ до 14 узловъ. Всѣ упомянутыя винтовыя суда были построены частью до крымской войны, во время которой они подверглись боевому испытанію во всѣхъ отношеніяхъ, и частью вскорѣ послѣ этой войны.

Ходъ развитія  
русскаго парова-  
го флота до крым-  
ской войны.

Въ Россіи слѣдили за этими нововведеніями и по распоряженіямъ морскаго вѣдомства производилась постройка сначала портовыхъ, а потомъ и морскихъ военныхъ пароходовъ.

Первый колесный пароходъ морскаго вѣдомства былъ «Скорый», построенный въ 1817 году на ижорскихъ



заводахъ для портовыхъ надобностей. Онъ былъ длиною 60 футъ, шириною  $14\frac{1}{2}$  футъ, съ углубленіемъ 7 футъ и имѣлъ машину въ 30 силъ; служба его продолжалась 22 года. Затѣмъ, съ 1817 по 1853 годъ, для балтійскаго флота и портовъ было построено:

малыхъ колесныхъ пароходовъ безъ артиллеріи 23, для портовыхъ надобностей, съ машинами отъ 15 до 140 номинальныхъ силъ. Изъ нихъ 8 пароходовъ построены заграницею, почти всѣ изъ желѣза, и 2 на частныхъ русскихъ верфяхъ, а остальные 13—на казенныхъ верфяхъ въ Петербургѣ и на ижорскихъ заводахъ. Сверхъ того, 3 малыхъ парохода, имѣвшіе по 6 и 8 пушекъ малаго калибра, плавали между портами Финскаго и Рижскаго заливовъ. Первый колесный пароходъ балтійскаго флота, вооруженный 8 пушками, былъ «Ижора», спущенный на воду въ 1826 году на ижорскихъ заводахъ; онъ имѣлъ машину въ 100 номинальныхъ силъ; главныя размѣренія его были: длина между перпендикулярами 133 ф. 8 д., ширина безъ обшивки 22 фута, среднее углубленіе 8 футъ, водоизмѣщеніе 459 тоннъ.

пароходо-фрегатовъ — 11, имѣвшихъ отъ 4 до 28 пушекъ, съ машинами отъ 200 до 540 номинальныхъ силъ. Изъ нихъ только 2 построены заграницей: «Камчатка» въ Нью-Йоркѣ, въ 1840 году, и «Владиміръ»—въ Ливерпулѣ, въ 1845 году; послѣдній содержалъ почтовое сообщеніе между Кронштадтомъ и Пруссіей. Первый же русскій пароходо-фрегатъ былъ «Богатырь», построенный въ Петербургѣ въ 1836 г.;

на немъ въ первый разъ была употреблена машина прямого дѣйствія, въ 240 номинальныхъ силъ, изготовленная на ижорскихъ заводахъ. Артиллерія его первоначально состояла изъ 28 пушекъ; главные размѣренія его были: длина по палубѣ 186 футъ, наибольшая ширина 32 ф. 9 д., водоизмѣщеніе 1342 тонна. Рангоутъ трехъ-мачтовый, съ реями на фокъ-мачтѣ.

Первый колесный пароходъ для черноморскаго флота былъ «Везувій», построенный въ Николаевѣ въ 1820 году; онъ имѣлъ 94 фута длины, 20 футъ ширины и 9 футъ углубленія. Онъ былъ безъ пушекъ и употреблялся для портовыхъ надобностей до 1830 г. Первый же пароходъ, вооруженный артиллеріей, былъ 14-ти пушечный «Метеоръ», построенный въ Николаевѣ въ 1825 году.

Съ 1820 по 1853 годъ, было построено для Черноморскаго флота и портовъ:

малыхъ пароходовъ безъ артиллеріи—8, для портовыхъ надобностей, съ машинами отъ 20 до 80 номинальныхъ силъ; изъ нихъ 4 построены въ Николаевѣ, 1 въ Англіи и 3 переданы отъ сухопутнаго вѣдомства;

малыхъ пароходовъ съ артиллеріей—27, для плаванія по черноморскимъ и азовскимъ портамъ; они имѣли отъ 2 до 14 пушекъ малаго калибра, машины отъ 40 до 140 номинальныхъ силъ; изъ нихъ 9 построены въ Николаевѣ и 18 куплены или построены въ Англіи;



пароходо-фрегатовъ—7, имѣвшихъ отъ 4 до 9 пушекъ, машины отъ 260 до 400 силъ; всѣ они построены въ Англіи.

Первый колесный пароходъ для бѣломорской флотиліи былъ «Легкій», построенный въ Архангельскѣ въ 1825 году, съ машиною въ 60 номинальныхъ силъ. Съ 1825 по 1853 годъ было построено въ Архангельскѣ всего 5 пароходовъ, для портовыхъ надобностей, безъ артиллеріи и съ машинами на каждомъ по 60 силъ.

Два первыхъ колесныхъ парохода для каспійской флотиліи были построены одновременно въ 1828 году въ Астрахани, по одинаковымъ чертежамъ, съ машинами въ 40 номинальныхъ силъ на каждомъ. Затѣмъ, съ 1828 по 1853 годъ, было построено для каспійской флотиліи всего 10 пароходовъ, для портовыхъ надобностей и для плаванія по Каспійскому морю, съ машинами отъ 40 до 100 номинальныхъ силъ. Изъ нихъ 4 построены изъ дерева въ Астрахани; 2 желѣзныхъ—на частномъ Воткинскомъ заводѣ, и 4 желѣзныхъ за границей (три въ Англіи и одинъ въ Голландіи), откуда были доставлены въ частяхъ въ Астрахань. Въ числѣ этихъ 10 пароходовъ, 2 имѣли по 8 пушекъ малаго калибра.

Въ сибирской флотиліи существовалъ только одинъ пароходъ «Аргунь», построенный въ 1853 году изъ желѣза на Шилкинскомъ заводѣ; онъ имѣлъ 87 футъ длины, 22 фута ширины и машину въ 60 номинальныхъ силъ.

Для болѣе успѣшнаго развитія военнаго судостроенія въ Россіи, былъ учрежденъ въ 1842 году особый пароходный комитетъ, на обязанность котораго было возложено разсмотрѣніе, исправленіе и составленіе чертежей всѣхъ строившихся паровыхъ судовъ, а также обсужденіе и испытаніе разныхъ проектовъ, относившихся до развитія пароходства вообще. Дѣйствія этого комитета прекратились лишь въ 1856 году и слились съ обязанностями кораблестроительнаго департамента и кораблестроительнаго техническаго комитета.

Быстрое введеніе винтоваго двигателя на судахъ англійскаго и французскаго флотовъ указывало на переворотъ, совершившійся въ дѣлѣ военнаго судостроенія въ Европѣ. Въ Россіи, хотя не производилось самостоятельныхъ опытовъ надъ судами съ винтовымъ двигателемъ, но морское министерство приступило въ 1846 году къ постройкѣ, по чертежамъ пароходнаго комитета, «Архимеда», нашего перваго винтоваго фрегата, спущеннаго на воду въ Петербургѣ въ 1848 г. Главныя его размѣренія были слѣдующія: длина между перпендикулярами 179 футъ; наибольшая ширина 44 ф. 6 д.; углубленіе носомъ 19 ф. 6 д., кормою 20 ф. 9 д. Онъ былъ построенъ изъ ливеницы съ частью дуба и снабженъ вспомогательной машиною въ 300 номинальныхъ силъ. Но этотъ первый опытъ постройки у насъ винтоваго военнаго судна окончился катастрофой. 6 октября 1850 года фрегатъ «Архимедъ» разбился во время пасмурной погоды въ Балтійскомъ



морѣ у острова Борнгольма, и такимъ образомъ при началѣ крымской войны у насъ не было на водѣ ни одного боеваго судна съ винтовымъ двигателемъ.

Изъ сравненія вышеизложенныхъ данныхъ о степени развитія паровыхъ флотовъ въ морскихъ перво-классныхъ державахъ съ данными о судовомъ составѣ нашего пароваго флота, балтійскаго и черноморскаго, можно видѣть, что нашъ паровой флотъ, въ отноше- нии своего развитія, находился далеко назади. Въ то время, когда въ Англіи и Франціи суда, приводимыя въ движеніе винтовымъ двигателемъ, составляли значительный процентъ каждой эволюціонной эскадры, у насъ не было ни одного винтоваго судна въ пла- ваніи, и только 8 судовъ находились на стапеляхъ нашихъ адмиралтействъ. Колесные пароходо-фрегаты, построенные или по англійскимъ образцамъ, или въ Англіи, съ машинами изготовленными также преимуще- ственно за границей, не уступали своимъ иностран- нымъ собратамъ, ни по своимъ морскимъ качествамъ, ни по прочности постройки; но относительно увели- ченія числа этихъ судовъ мы находились въ полной зависимости отъ Англіи, а между тѣмъ не могли рас- считывать на пополненіе недостающихъ перевозоч- ныхъ средствъ паровыми судами торговаго флота, котораго въ то время у насъ вовсе не было. Тогда какъ во всѣхъ западныхъ государствахъ и особенно въ Англіи постройка частныхъ пароходовъ, какъ рѣчныхъ, такъ и океанскихъ, болѣе или менѣе пред- шествовала постройкѣ военныхъ пароходовъ, у насъ,

Качественное  
состояніе паре-  
выхъ судовъ бал-  
тійскаго и черно-  
морскаго флотовъ  
во времени крым-  
ской войны.

напротивъ, развитіе военнаго пароходства значительно опередило частную пароходную дѣятельность. Въ Черномъ, Балтійскомъ и Каспійскомъ моряхъ даже почтовое сообщеніе производилось казенными судами. Въ Балтійскомъ морѣ сообщеніе на частныхъ пароходахъ ограничивалось С.-Петербургомъ, Кронштадтомъ и Петергофомъ, и началось лишь съ 1849 года. На Волгѣ въ 1846 году былъ только одинъ частный пароходъ. Между тѣмъ въ это время на западѣ существовало уже множество частныхъ пароходовъ и имѣлись большія частныя компаніи, содержавшія, при субсидіи отъ правительствъ, правильныя сообщенія со всѣми частями свѣта. Пароходы и транспорты частныхъ компаній имѣли большое значеніе въ крымской войнѣ, и въ присоединеніи частныхъ пароходовъ къ военнымъ эскадрамъ заключался секретъ по истинѣ изумительныхъ средствъ и силъ враждебныхъ намъ державъ.

Послѣдствія  
крымской войны  
для черноморска-  
го флота.

Участіе судовъ черноморскаго флота въ военныхъ дѣйствіяхъ 1853—1856 годовъ излагается въ главѣ XII второй части «Обзора». Славный день Синопской битвы составляетъ одну изъ самыхъ блестящихъ страницъ исторіи черноморскаго флота. Кромѣ того, съ открытія военныхъ дѣйствій съ Турціей въ октябрѣ 1853 года до начала сентября 1854 года, когда въ виду Севастополя появился союзный флотъ двухъ сильнѣйшихъ морскихъ державъ Европы, суда черноморскаго флота выходили изъ Севастополя или для перевозки войскъ или для крейсерства.



Союзный англо-французскій флотъ, назначенный для военныхъ дѣйствій въ Черномъ морѣ въ кампанію 1854 года, состоялъ, не считая военныхъ судовъ турецкаго флота, изъ слѣдующаго числа парусныхъ и паровыхъ военныхъ судовъ:

Англійскій флотъ—изъ 13 парусныхъ и 24 паровыхъ судовъ; онъ имѣлъ 1329 орудій, 5,859 паровыхъ силъ и 13,918 матросъ и морскихъ солдатъ. Изъ числа 24 паровыхъ судовъ было: 2 винтовыхъ корабля (172 орудія), 2 винтовыхъ фрегата и 20 пароходо-фрегатова и колесныхъ пароходовъ.

Французскій флотъ—изъ 14 парусныхъ и 12 паровыхъ судовъ; онъ имѣлъ 1,120 орудій и 4,960 паровыхъ силъ; изъ числа 12 паровыхъ судовъ было: одинъ 90 пуш. винтовой корабль, 8 винтовыхъ фрегатова и корветова и 3 колесныхъ парохода.

Морскія силы Россіи въ Черномъ морѣ не были въ состояніи соперничать съ могущественнымъ соединеннымъ флотомъ двухъ первоклассныхъ морскихъ державъ; поэтому черноморскій флотъ долженъ былъ по необходимости укрыться подъ защиту севастопольскихъ укрѣпленій, гдѣ онъ и сосредоточился въ числѣ 14 кораблей, 7 фрегатова, 11 пароходовъ и значительнаго числа другихъ, меньшаго ранга судовъ, имѣвшихъ вмѣстѣ около 2 тысячъ орудій. Здѣсь, въ водахъ знаменитаго севастопольскаго рейда, послѣ высадки непріятельскихъ войскъ въ Евпаторію и неудачнаго для насъ альминскаго сраженія, эти суда, сооруженныя въ долгій періодъ времени съ громадными

усиліями и пожертвованіями, съ именами которыхъ было соединено такъ много славныхъ историческихъ воспоминаній, должны были найти себѣ могилу, чтобы преградить собою непріятелю входъ на рейдъ. Черноморскіе моряки, доказавшіе свое искусство и могущество на морѣ, должны были невольно отказаться отъ своего прямого назначенія и выступили на новое для нихъ поприще сухопутныхъ дѣйствій, для защиты укрѣпленій своего роднаго города, осаждавшагося сильнымъ противникомъ съ моря и берега въ теченіи 11 мѣсяцевъ.

Въ оборонѣ Севастополя Россія лишилась всего черноморскаго флота, отъ котораго, по заключеніи парижскаго мира, уцѣлѣлъ весьма небольшой остатокъ. Съ начала крымской войны и до заключенія парижскаго мира исключено изъ судоваго состава черноморскаго флота 93 судна, затопленныхъ, сожженныхъ или разобранныхъ. Изъ этого числа: 16 кораблей (изъ нихъ 15 затоплены и 1 разобранъ на блиндажи); 8 фрегатъ (6 затоплены, 1 сгорѣлъ отъ разрыва бомбы и 1 разобранъ на дрова); 8 пароходо-фрегатъ (все затоплены); 5 корветовъ (4 затоплены и одинъ проданъ въ Триестъ); 10 бриговъ (7 затоплены, 1 утонулъ отъ пробоины, 2 проданы); 12 шкуновъ, тендеровъ и яхтъ (9 затоплены, 2 затонули отъ пробоинъ, 1 шкуна уничтожена непріателемъ въ Таганрогѣ); 10 малыхъ пароходовъ (3 затоплены, 4 сожжены, 2 взорваны и 1 разбился); 20 транспортовъ (15 затоплены, 3 потонули отъ пробоинъ, 1 разобранъ на



дрова и 1 уничтожень); 4 лоцъ-судна (одно взято въ плѣнь, 2 затоплены и одно уничтожено непріателемъ).

Послѣ крымской войны, отъ бывшаго черноморскаго флота остались слѣдующія суда въ разныхъ портахъ: 12 небольшихъ пароходовъ, 22 парусныхъ судна и 37 гребныхъ канонерскихъ лодокъ.

Англо-французскій флотъ, назначенный для военныхъ дѣйствій въ Балтійскомъ морѣ въ кампанію 1854 года, состоялъ изъ слѣдующаго числа парусныхъ и паровыхъ военныхъ судовъ:

Балтійскій флотъ  
въ войну 1853—  
1856 годовъ.

*Англійскій флотъ*—11-ти парусныхъ и 33 паровыхъ судовъ; онъ имѣлъ 2,200 орудій, 16,000 паровыхъ силъ и 22,000 матросъ и морскихъ солдатъ. Въ числѣ 33 паровыхъ судовъ было: 13 винтовыхъ кораблей, 8 фрегатовъ и корветовъ и 12 пароходо-фрегатовъ и колесныхъ пароходовъ.

*Французскій флотъ*—15-ти парусныхъ и 8 паровыхъ судовъ; онъ имѣлъ 1,250 орудій и 1,790 паровыхъ силъ. Въ числѣ 8 паровыхъ судовъ было: одинъ 100 пуш. винтовой корабль, 2 фрегата и 5 колесныхъ пароходовъ.

Послѣ разрыва съ западными державами въ началѣ 1854 года, балтійскій флотъ, вслѣдствіе огромнаго неравенства силъ съ паровымъ флотомъ союзныхъ державъ, былъ обреченъ силою обстоятельствъ на одну лишь пассивную защиту Кронштадта, Свеаборга, Выборга, Нарвы, Риги и Або. Объ участіи балтійскаго флота въ защитѣ этихъ мѣстностей рассказано

въ главѣ XII второй части «Обзора». Это участіе не могло быть велико при помощи тѣхъ парусныхъ судовъ, которыя составляли главную силу балтійскаго флота, но военныя дѣйствія вызвали энергическую, усиленную дѣятельность по приведенію этого флота въ современное положеніе, посредствомъ постройки паровыхъ судовъ съ винтовымъ двигателемъ, и эта дѣятельность въ короткій срокъ измѣнила составъ нашего балтійскаго флота.

Караблестроительная дѣятельность по балтійскому флоту во время крымской войны.

Еще въ 1851 и 1852 годахъ было приступлено къ постройкѣ двухъ 44-хъ пушечныхъ винтовыхъ фрегатъ «Палканъ» и «Марія» и, по примѣру Англіи и Франціи, къ передѣлкѣ парусныхъ кораблей «Выборгъ», «Константинъ» и «Орель» въ винтовые суда. «Палканъ» строился въ Архангельскѣ изъ лиственницы съ частію дуба и сосны, спущенъ на воду въ маѣ 1853 года, а осенью того же года приведенъ подъ парусами въ Кронштадтъ для установки машины, которая была заказана въ Англіи. Лѣтомъ 1854 года, послѣ установки машины, «Палканъ» началъ кампанію и былъ такимъ образомъ первымъ винтовымъ фрегатомъ балтійскаго флота во время крымской войны. Постройка фрегата «Марія» и перестройка кораблей «Выборгъ», «Константинъ» и «Орель» производились въ Петербургѣ, а машины для всѣхъ этихъ судовъ были заказаны въ Англіи, но до войны была получена лишь одна машина для «Выборга», а остальные три конфискованы англійскимъ правительствомъ при объявленіи войны. Такимъ образомъ, изъ упомянутыхъ



трехъ кораблей, только одинъ «Выборгъ» могъ быть изготовленъ въ кампанію 1854 и 1855 годовъ. Для первоначальной сборки и установки машинъ на нашихъ двухъ первыхъ винтовыхъ судахъ были выписаны англійскіе механики.

Совершенная неподготовленность нашихъ казенныхъ адмиралтействъ и заводовъ къ столь сложнымъ работамъ, какъ постройка винтовыхъ судовъ, недостатокъ механическихъ средствъ, весьма ограниченное число хорошихъ мастеровыхъ, отсутствіе всякой опытности инженеръ-строителей и механиковъ въ совершенно новомъ дѣлѣ, неимѣніе запасовъ крѣпкаго лѣса, необходимаго для судовъ новаго рода, которыя требовали иныхъ матеріаловъ и иной работы, наконецъ неимѣніе частныхъ судостроительныхъ и механическихъ заводовъ, которые могли бы явиться на помощь правительству въ этомъ трудномъ дѣлѣ,—все это составляло громадное препятствіе къ пополненію балтійскаго флота современными судами. Но эти затрудненія не остановили дѣятельности Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала въ преслѣдованіи цѣли, которая одна могла придать балтійскому флоту боевую силу, и онъ рѣшился въ трудные годы тяжкой войны положить начало нашей независимости отъ иностранныхъ заводовъ созданиємъ на нашихъ отечественныхъ казенныхъ и частныхъ заводахъ средствъ для постройки винтовыхъ судовъ. Это вызвало небывалую дѣятельность въ нашихъ сѣверныхъ адмиралтействахъ. Цѣлый рядъ улучшеній и нововведеній, обусловлен-

ныхъ потребностями современнаго судостроенія, начали вводиться, въ виду такъ сказать непріятеля, на нашихъ казенныхъ адмиралтействахъ и заводахъ. Въ то же время сдѣлано было приглашеніе частнымъ заводамъ принять на себя изготовленіе винтовыхъ механизмовъ при покровительствѣ и всевозможномъ содѣйствіи морскаго министерства. Предложеніе это было принято съ признательностью нашими заводчиками, но они были до такой степени неготовы къ исполненію столь неожиданныхъ работъ, что морскому министерству приходилось даже раздроблять свои заказы, такъ что предметы, входящіе въ составъ одного механизма, изготовлялись на нѣсколькихъ заводахъ. При высокомъ развитіи въ странѣ механической техники, выдѣлка каждой спеціальной вещи на особомъ заводѣ служить ручательствомъ совершенства такой выдѣлки, какъ результата большой практики завода. Но такое раздробленіе у насъ заказовъ 25 лѣтъ тому назадъ объясняется не совершенствомъ техники, а крайнею бѣдностью техническихъ средствъ и знаній. Такіе заказы однако не только помогли морскому вѣдомству, но и оказали весьма благотѣльное дѣйствіе на частные заводы. Ихъ дѣятельность увеличилась, и новые капиталы обратились на ту отрасль промышленности, которая обѣщала развиться до большихъ размѣровъ.

Благодаря всѣмъ этимъ мѣрамъ, въ теченіи менѣе двухъ лѣтъ построено было 75 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ и 14 корветовъ, и всѣ эти суда были



снабжены механизмами русской работы. Работы эти производились при слѣдующихъ обстоятельствахъ.

Не ранѣ декабря 1854 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ экстренномъ сооруженіи къ навигаціи 1855 года 38 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, предназначавшихся составить шхерную паровую флотилію. Къ постройкѣ лодокъ, по образцу двухъ предварительно построенныхъ, было немедленно приступлено въ пяти разныхъ пунктахъ, и, не смотря на краткость срока, всѣ 38 лодокъ были построены, спущены и вооружены въ назначенное время. Матеріаломъ для постройки служила лиственница, сосна и частію дубъ; стоимость корпуса каждой лодки была опредѣлена среднимъ числомъ по 20 т. р. Машины для этихъ лодокъ, высокаго давленія, отъ 50 до 75 номинальныхъ силъ, были заказаны на одномъ казенномъ и на восьми частныхъ заводахъ, со среднею стоимостью каждой по 18,916 р. Лѣтомъ 1855 года приступлено къ новой постройкѣ, на тѣхъ же основаніяхъ, еще 35 такихъ же лодокъ, которыя надлежало изготовить къ кампаніи 1856 года. Этотъ экстренный заказъ былъ также своевременно выполненъ, со среднею стоимостью каждой лодки по 20 т. р., а машины по 21,561 руб.

Постройка 14 винтовыхъ корветовъ, по одинаковымъ чертежамъ, съ артиллеріею на каждомъ изъ 11 орудій, съ машинами въ 200 силъ, была начата одновременно осенью 1855 года. Всѣ 14 корветовъ: «Бояринъ», «Новикъ», «Воевода», «Посадникъ», «Рын-

да», «Гридень», «Воль», «Волкъ», «Медвѣдь», «Зубръ», «Рысь», «Вепрь», «Буйволъ» и «Удавъ», были спущены на воду и изготовлены по корпусу и механизму въ 1856 году. Постройка ихъ корпусовъ и изготовленіе машинъ высокаго давленія были произведены въ Петербургѣ, на казенныхъ и частныхъ верфяхъ и заводахъ, изъ такихъ же матеріаловъ и на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и постройка канонерскихъ лодокъ; стоимость ихъ корпуса простиралась отъ 101 до 124 т. руб., а машины по 50 т. руб.

Но этимъ не ограничивалась кораблестроительная дѣятельность балтійскаго флота. Въ это же время строились 6 кораблей: 74 пушечный «Константинъ»; 84 пушечные: «Орель», «Гангудъ», «Вола», «Ретвизанъ», и 110 пушечный «Императоръ Николай 1-й»; 3 фрегата: 44 пушечный «Марія» и 53 пушечные: «Громобой» и «Илья Муромецъ», и 6 винтовыхъ клиперовъ: «Разбойникъ», «Опричникъ», «Стрѣлокъ», «Пластунъ», «Наѣздникъ» и «Джигитъ». Всѣ эти суда были окончены постройкою и изготовлены къ плаванію уже по окончаніи войны.

Изъ кораблей, «Константинъ», «Орель», «Гангудъ» и «Вола» передѣланы изъ прежнихъ парусныхъ, съ употребленіемъ для этого лиственницы и сосны съ частью дуба; машины изготовлены: для «Константина» въ Англіи по заключеніи мира, для остальныхъ же въ Россіи, на частныхъ заводахъ. Хотя эти корабли были совершенно перестроены, удлинены и расширены, для увеличенія ихъ водоизмѣщенія соотвѣт-



ственно вѣсу машинъ и топлива, но морское министерство уже тогда хорошо сознавало, что отъ нихъ нельзя ожидать вполне удовлетворительныхъ качествъ, что, вслѣдствіе недостаточнаго ихъ водоизмѣщенія для топлива и другихъ запасовъ, эти корабли не въ состояніи совершать продолжительныхъ морскихъ переходовъ подъ парами, и что они могутъ быть съ пользою употребляемы только въ своихъ или европейскихъ моряхъ, гдѣ не представляется затрудненій къ пополненію необходимыхъ запасовъ. Что касается до «Ретвизана» и «Императора Николая I», то оба они построены въ Петербургѣ по новымъ чертежамъ, изъ дуба съ частию лиственницы и сосны; машины изготовлены для «Ретвизана» въ Россіи на частномъ заводѣ, для «Императора Николая I» въ Англіи.

Фрегатъ «Марія» построенъ въ Петербургѣ, «Громобой» — въ Гельсингфорсѣ на частной верфи, «Илья Муромецъ» — въ Архангельскѣ и приведенъ въ 1857 году подъ парусами въ Кронштадтъ. Всѣ они построены изъ дуба съ частью лиственницы и сосны; машины для нихъ въ 360 номинальныхъ силъ изготовлены въ Россіи на частныхъ заводахъ.

Шесть винтовыхъ клиперовъ начаты постройкою въ Архангельскѣ въ концѣ 1855 года, по одинаковымъ чертежамъ, съ 6-ю пушками каждый и съ машинами высокаго давленія по 150 силъ. Они строились казенными средствами, изъ лиственницы съ частью дуба и сосны; спущены на воду лѣтомъ 1856 года и приведены въ Кронштадтъ въ 1856 и 1857 годахъ, для

установки машинъ, изготовленныхъ на ижорскихъ заводахъ. Средняя стоимость корпуса каждого клипера составила—63,980 руб. и машины 40 т. руб.

Къ числу судовъ, заложенныхъ и строившихся во время крымской войны, слѣдуетъ присоединить еще два винтовые 135 пушечные корабля «Синопъ» и «Цесаревичъ», сперва назначавшіеся для службы въ Черномъ морѣ. Оба они строились въ Николаевѣ изъ дуба съ частью лиственницы и сосны и въ 1859 году были переведены подъ парусами въ Кронштадтъ. Машины для нихъ изготовлены въ Англіи.

Всѣ эти суда были окончательно изготовлены къ плаванію въ слѣдующей послѣдовательности:

Въ 1855 году фрегатъ «Палканъ» и корабль «Выборгъ».

— 1857 — корабли «Константинъ» и «Орелъ», фрегатъ «Аскольдъ» (бывшій «Марія»), 9 корветовъ и три клипера.

— 1858 — корабль «Ретвизанъ», фрегатъ «Громобой», три корвета и одинъ клиперъ.

— 1859 — корабли «Гангудъ» и «Вола», фрегатъ «Илья Муромецъ», два корвета и два клипера.

— 1860 — корабли «Синопъ» и «Цесаревичъ».

— 1861 — корабль «Императоръ Николай I».

Качественное  
состояніе нашихъ  
винтовыхъ су-  
довъ, построен-

Въ теченіи первыхъ трехъ лѣтъ послѣ заключенія парижскаго мира, большая часть этихъ судовъ перебывала въ болѣе или менѣе продолжительномъ загра-



ничномъ плаваніи, а именно, съ лѣта 1856 по 1 января 1859 года, были заграницей: 2 корабля, 4 фрегата, 13 корветовъ и 5 клиперовъ, всего 24 винтовыхъ судна. Слѣдовательно, суда эти могли хорошо испытать и обнаружить свои достоинства и недостатки.

ныхъ во время  
крымской войны.

Относительно качествъ нашихъ первыхъ винтовыхъ судовъ, необходимо повторить здѣсь слова, выраженные еще во всеподданнѣйшемъ отчетѣ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала за 1856 годъ: «Только по заключеніи парижскаго мира морское министерство получило возможность распорядиться постройкой винтовыхъ судовъ надлежащимъ образомъ, ибо до того времени политическія обстоятельства вынуждали насъ торопиться, а потому отъ винтовыхъ судовъ, которыя мы уже имѣемъ, нельзя ожидать тѣхъ достоинствъ, какія должно имѣть военное судно, прочно и неторопливо построенное. Тоже должно сказать и о механизмахъ на имѣющихся уже у насъ винтовыхъ судахъ».

Трехлѣтній опытъ вполне оправдалъ справедливость этихъ словъ. Наша вынужденная торопливость, а равно неопытность въ дѣлѣ постройки винтовыхъ судовъ и механизмовъ, имѣли неизбѣжнымъ слѣдствиемъ, что эти первые винтовыя суда оказались съ большими недостатками и не были въ состояніи выдержать строгой морской критики; что употребленный матеріалъ, лѣсъ и желѣзо далеко не соотвѣтствуютъ надлежащимъ качествамъ. Въ подтвержде-

ніе можно указать на многіе примѣры изъ практическихъ и заграничныхъ плаваній этихъ судовъ, о чемъ подробно и откровенно излагалось въ то время въ «Морожомъ Сборникѣ», но достаточно упомянуть о случаяхъ, бывшихъ во время дальняго плаванія съ кораблемъ «Ретвизанъ» и съ фрегатомъ «Аскольдъ».

Корабль «Ретвизанъ», хотя и былъ построенъ изъ хорошаго курляндскаго дуба, но съ большою поспѣшностью, въ годъ времени; вслѣдствіе этого работа не была достаточно тщательная и прочная, и корабль, спущенный на воду въ сентябрѣ 1855 года и отправленный въ Средиземное море въ 1858 году совершенно новымъ судномъ, получилъ во время плаванія довольно значительный переломъ корпуса. Не имѣя надлежащаго водоизмѣщенія для своихъ запасовъ и грузовъ, онъ, при полной нагрузкѣ, углублялся въ воду такъ много, что нижняя его батарея была слишкомъ низка отъ воды, вслѣдствіе чего, даже на небольшомъ волненіи, нельзя было дѣйствовать изъ орудій нижней батареи. Фрегатъ «Аскольдъ», несмотря на прекрасныя морскія качества, выказанныя во время кругосвѣтнаго плаванія, не обладалъ надлежащей крѣпостію корпуса, который, во время сильнѣйшаго шторма въ іюль 1858 года въ Китайскомъ морѣ, расшатало во всѣхъ частяхъ. Плаванія нашихъ первыхъ паровыхъ корветовъ и клиперовъ также представили примѣры непрочной ихъ постройки.



Однако, справедливость требуетъ сказать, что, не смотря на всѣ свои недостатки, суда эти доставили морскому министерству возможность достигнуть главнѣйшей цѣли — отправить на нихъ въ дальнее плаваніе тотчасъ послѣ войны большое число офицеровъ, гардемаринъ и нижнихъ чиновъ, которые такимъ образомъ имѣли много случаевъ къ пріобрѣтенію морскихъ познаній и опытности. Одинъ этотъ результатъ долженъ искупить многія несовершенства помянутыхъ судовъ.

На долю офицеровъ корпуса корабельныхъ инженеровъ выпало чрезвычайно много работы при такомъ усиленномъ и экстренномъ судостроеніи во время крымской войны и надо отдать полную справедливость ихъ заслугамъ и полезной дѣятельности. Но, не смотря на обширныя познанія и опытность нѣкоторыхъ изъ нихъ въ дѣлѣ постройки парусныхъ судовъ, они не могли вполне отвѣчать всѣмъ требованіямъ совершенно новаго винтоваго судостроенія. Имъ нужно было пройти путемъ опыта, и въ одновременной постройкѣ такого числа винтовыхъ судовъ они имѣли отличную школу. Однимъ изъ важныхъ недостатковъ нашихъ корабельныхъ инженеровъ считался тогда тотъ, что они, какъ строители судовъ, никогда не видали ихъ на дѣйствительной службѣ, ибо не посылались на судахъ въ море. Чтобы устранить этотъ важный недостатокъ, было признано полезнымъ посылать корабельныхъ инженеровъ при каждомъ удобномъ случаѣ во внутреннія и дальнія

плаванія, и такимъ образомъ, благодаря этимъ же первымъ нашимъ винтовымъ судамъ, мы получили кораблестроителей, знакомыхъ съ судами не только на стапелѣ, элингѣ и въ докѣ, но при разныхъ случайностяхъ службы судовъ въ морѣ.

Прежде чѣмъ перейти къ изложенію программы сооруженія винтоваго флота по заключеніи парижскаго мира и тѣхъ мѣръ, которыя были приняты къ осуществленію этой программы, необходимо изобразить дальнѣйшую судьбу тѣхъ судовъ балтійскаго флота, которыя, съ появленіемъ новыхъ изобрѣтеній, уже лишились своего боеваго значенія и которымъ оставалось только доживать свои дни; слѣдуетъ изобразить дальнѣйшую судьбу парусныхъ судовъ балтійскаго флота и колесныхъ пароходо-фрегативъ, какъ боевыхъ судовъ.

Дальнѣйшая  
судьба балтійска-  
го паруснаго фло-  
та.

Съ начала крымской войны и до заключенія мира было исключено изъ судоваго состава балтійскаго паруснаго флота 34 судна, затопленныхъ, разобранныхъ по ветхости и проданныхъ. Изъ нихъ: 110-ти пушечный корабль «Императоръ Александръ I» разобранъ по ветхости; фрегатъ «Діана» потерпѣлъ крушеніе въ Японіи; фрегатъ «Успѣхъ» разобранъ по ветхости; корветъ «Наваринъ» проданъ въ Голландіи; корветъ «Львица» затопленъ для загражденія сѣвернаго кронштадтскаго фарватера; 19 канонерскихъ лодокъ затоплены въ Свеаборгѣ и Выборгѣ, а остальные 10 судовъ были: 3 транспорта, 4 брига, 2 тендера и одна яхта.



Въ началѣ 1856 года, балтійскій парусный флотъ состоялъ изъ слѣдующаго числа судовъ, не считая очень значительнаго числа разныхъ мелкихъ, ластовыхъ, грузовыхъ и портовыхъ судовъ:

22 корабля, изъ которыхъ 9 старыхъ и при портѣ.

15 фрегатовъ . . . . . 9 — —

2 корвета . . . . . 1 — —

14 яхтъ, транспортовъ и лоцъ-судовъ, изъ которыхъ 7 старыхъ и причисленныхъ къ порту; 126 гребныхъ канонерскихъ лодокъ.

Крымская война показала, что парусныя суда не могутъ имѣть боеваго значенія на ряду съ судами, обладающими паровыми двигателями, и съ этого времени дни парусныхъ флотовъ во всѣхъ націяхъ были сочтены. Изъ парусныхъ судовъ балтійскаго флота, нѣкоторыя только самое короткое время употреблялись для заграничныхъ и внутреннихъ плаваній, для гидрографическихъ работъ, для перевозки десанта и для портовыхъ надобностей; но, по мѣрѣ постройки винтовыхъ судовъ, парусныя суда причислялись къ порту, какъ блокшивы, или разбирались по ветхости на дрова и въ ломъ.

Въ 1856 году въ послѣдній разъ былъ вооруженъ нашъ балтійскій парусный флотъ, который закончилъ свое существованіе перевозкой въ Кронштадтъ и Петербургъ войскъ, оставшихся въ Финляндіи послѣ военнаго времени. Кромѣ того, фрегатъ «Амфитрида» служилъ въ теченіи кампаніи 1856 года учебнымъ артиллерійскимъ судномъ, а фрегатъ «Касторъ» и

бригъ «Филоктетъ» осенью того же года были отправлены въ составъ особой паровой эскадры въ Средиземное море. «Касторъ» и «Филоктетъ» были послѣдними парусными боевыми судами, отправленными изъ Кронштадта въ заграничное плаваніе. Въ сентябрѣ 1857 года, корабль «Лефортъ», во время сильнаго шквала, потонулъ въ нѣсколько минутъ при переходѣ изъ Ревеля въ Кронштадтъ. Съ 1857 до 1860 года, корабль «Прохоръ» служилъ учебнымъ артиллерійскимъ кораблемъ, до замѣны его винтовымъ судномъ. Въ 1861 году онъ былъ отчисленъ къ порту по неблагонадежности, а съ 1862 года, вмѣстѣ съ остальными парусными кораблями, фрегатами и корветами, онъ былъ исключенъ изъ судового списка нашего паруснаго боеваго флота.

Не менѣе того, въ 1861 году, въ составъ судовъ балтійскаго флота появилось новое парусное судно, построенное въ Гамбургѣ, но не для боевыхъ, а для мирныхъ цѣлей. Это былъ транспортъ «Гилякъ», предназначавшійся для перевозки казенныхъ грузовъ на Амуръ и обратно. Въ томъ же году «Гилякъ» отплылъ изъ Гамбурга съ адмиралтейскимъ грузомъ въ Николаевскъ на Амуръ и въ слѣдующемъ году возвратился въ Кронштадтъ съ грузомъ тика, купленнаго для надобностей морскаго вѣдомства въ Мюльмейнѣ. Въ 1864—1866 годахъ такое же плаваніе «Гиляка» повторилось, и это было послѣднее парусное небоевое судно, которое морское министерство посылало изъ Кронштадта въ дальнее плаваніе. Съ



тѣхъ поръ, по 1879 годъ, «Гилякъ» ежегодно плавалъ съ воспитанниками въ отрядъ морскаго училища.

Въ 1879 году, въ судовомъ спискѣ балтійскаго флота числились только слѣдующія парусныя суда, немѣющія уже никакого боеваго значенія и служащія единственно только для практическихъ и учебныхъ плаваній:

корветъ «Бояринъ», превращенный въ парусное судно изъ винтоваго, для практическаго плаванія съ воспитанниками въ отрядъ морскаго училища;

транспортъ «Гилякъ», который переименовывается въ корветъ на лѣтнее время, для состоянія въ отрядъ судовъ морскаго училища;

6 яхтъ гвардейскаго экипажа;

5 ботиковъ и 5 судовъ Императорскаго яхтъ-клуба.

Не такъ сурово распорядился опытъ крымской войны въ отношеніи будущности пароходо-фрегатозъ и колесныхъ пароходовъ, хотя боевое ихъ значеніе уже было уничтожено введеніемъ винтоваго двигателя. Еще въ то время, когда лишь приступили къ постройкѣ винтовыхъ судовъ и когда начали производить сравнительныя испытанія колеснаго и винтоваго двигателей на паровыхъ судахъ, ясно обнаружилось, что на судахъ большаго углубленія винтъ представляетъ преимущество предъ гребными колесами, но на судахъ сравнительно малаго и средняго углубленія и особенно при плаваніяхъ на спокойной водѣ, выгода на сторонѣ гребныхъ колесъ. Вслѣдствіе этого, гребныя ко-

Дальнѣйшая служба пароходо-фрегатозъ и колесныхъ пароходовъ послѣ крымской войны.

леса и до настоящаго времени употребляются какъ двигатель на рѣчныхъ, мелкосидящихъ, грузовыхъ, плоскодонныхъ и портовыхъ пароходахъ, а также на морскихъ большихъ яхтахъ.

Во время крымской войны балтійскій флотъ не исключилъ ни одного пароваго судна изъ своего состава. По заключеніи же мира, наши пароходо-фрегаты и колесные пароходы не прекращали своей дѣятельности во весь описываемый періодъ и до сихъ поръ приносятъ не малую пользу въ составѣ флота. Они почти ежегодно назначались поочередно во внутреннее плаваніе, состоя нерѣдко флагманскими судами при практическихъ эскадрахъ и учебныхъ отрядахъ, а также получали отдѣльныя назначенія и исполняли различныя порученія для удовлетворенія многообразныхъ портовыхъ надобностей. Большіе колесные пароходы часто посылались не только въ заграничныя порты Балтійскаго моря, но и далеко за предѣлы Балтійскаго моря.

Само собою разумѣется, что въ теченіи двадцатипятилѣтняго періода времени не могъ не измѣниться значительно численный составъ этихъ судовъ. Изъ числа пароходо-фрегативъ, состоявшихъ на дѣйствительной службѣ во время крымской войны, «Храбрый», «Богатырь» и «Камчатка» были разобраны по ветхости; «Отважный» и «Смѣлый» проданы на сломъ; «Грозный» — обращенъ подъ блокшифъ; «Гремящій» — разбился у острова Соммерса; пароходы «Рюрикъ» и «Олафъ» — сданы къ порту по неблагонадежности. Па-



роходъ «Соломбала», построенный въ Архангельскѣ въ 1859 году для службы въ Бѣломъ морѣ, былъ переведенъ въ Кронштадтъ въ 1862 году, по упраздненіи архангельскаго порта, и зачисленъ въ составъ морскихъ пароходовъ балтійскаго флота. Здѣсь служба его продолжалась по разнымъ назначеніямъ до 1875 года, когда онъ по ветхости былъ исключенъ изъ судоваго списка. Наконецъ, пароходъ «Владиміръ», послѣ крымской войны, былъ снова переданъ почтовому вѣдомству, которому онъ принадлежалъ до 1854 года, и затѣмъ въ 1862 году купленъ морскимъ министерствомъ за 120,638 рублей. Когда, впоследствии, развитіе механической части на броненосныхъ судахъ указало на необходимость имѣть при практической броненосной эскадрѣ плавучую механическую мастерскую, «Владиміръ», въ 1867 году, былъ приспособленъ для этой цѣли съ установкою на немъ пароваго молота, литейной, съ надлежащими механическими станками, приборами и инструментами.

Взамѣнъ этихъ исключенныхъ пароходо-фрегатомъ строились другіе. Въ настоящее время судовъ этого типа числится по судовому списку четыре: «Храбрый», «Смѣлый», «Рюрикъ» и «Олафъ». Пароходы эти, хотя и носятъ прежнія имена, но нѣсколько отличаются отъ своихъ предшественниковъ размѣреніями и новой наръзной артиллеріей.

Въ первое же время по заключеніи мира, когда оказалось возможнымъ приступить къ правильному, систематическому и спокойному образу дѣйствій въ дѣлѣ

Программа со-  
оруженія лини-  
наго флота по  
заключеніи мира.

сооруженія флота, высшее морское управленіе постаралось уяснить себѣ къ какимъ цѣлямъ оно должно вести свою дѣятельность въ этомъ дѣлѣ. Указаніе Императора Николая I, подтвержденное и нынѣ благополучно царствующимъ Государемъ Императоромъ, ясно назначало конечную цѣль въ дѣлѣ сооруженія флота: «Россія должна быть первоклассною морскою державою, занимать въ Европѣ третье мѣсто «по силѣ флота послѣ Англіи и Франціи, и должна «быть сильнѣе союза второстепенныхъ морскихъ державъ»—таковы были предѣлы, указанные для развитія флота. Согласно этому должна была опредѣлиться и самая кораблестроительная дѣятельность морскаго министерства, и въ 1857 году былъ составленъ проектъ штатнаго состава нашего флота во всѣхъ моряхъ.

При составленіи этого проекта были приняты въ основаніе слѣдующія соображенія:

Опытъ крымской войны показалъ, что въ Балтійскомъ морѣ флотъ долженъ состоять, во первыхъ, изъ винтовыхъ судовъ разнаго ранга для морскихъ и дальнихъ плаваній и во вторыхъ—изъ большаго числа винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, составляющихъ сильную шхерную или оборонительную флотилію. На верфяхъ Балтійскаго моря, по удобству доставки къ нимъ лѣсовъ и металловъ, слѣдуетъ равнымъ образомъ строить большія винтовыя суда для службы въ другихъ отдаленныхъ моряхъ. Чтобы занимать положеніе третьей морской державы въ Европѣ, Россія



должна имѣть паровой флотъ сильнѣе союзнаго флота второстепенныхъ морскихъ державъ, расположенныхъ по сосѣдству съ нами на Балтійскомъ морѣ; самый же флотъ долженъ состоять изъ судовъ лучшей постройки, изъ болѣе крѣпкаго лѣса и съ болѣе сильными машинами, чѣмъ малонадежныя и слабосильныя суда, построенныя во время крымской войны. Согласно этому, составъ пароваго флота въ нашихъ моряхъ былъ тогда опредѣленъ слѣдующій:

*Въ Балтійскомъ морѣ:*

|                                          |       |
|------------------------------------------|-------|
| кораблей винтовыхъ . . . . .             | 18    |
| фрегатовъ . . . . .                      | 12    |
| пароходо-фрегатовъ (колесныхъ) . . . . . | 9     |
| корветовъ винтовыхъ . . . . .            | 14    |
| канонерскихъ винтовыхъ лодокъ . . . . .  | 100   |
|                                          | <hr/> |
|                                          | 153   |

*Въ Черномъ морѣ*, гдѣ число военныхъ боевыхъ судовъ было опредѣлено условіями парижскаго мира:

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| корветовъ винтовыхъ . . . . . | 6     |
| транспортовъ . . . . .        | 9     |
| пароходовъ . . . . .          | 4     |
|                               | <hr/> |
|                               | 19    |

*Въ Бѣломъ морѣ:*

|                        |       |
|------------------------|-------|
| пароходовъ . . . . .   | 3     |
| транспортовъ . . . . . | 2     |
|                        | <hr/> |
|                        | 5     |

*Въ Каспійскомъ морѣ:*

|                           |       |
|---------------------------|-------|
| пароходовъ . . . . .      | 14    |
| шкунъ . . . . .           | 10    |
| транспортъ . . . . .      | 6     |
| баржъ . . . . .           | 9     |
| кусовыхъ лодокъ . . . . . | 3     |
|                           | <hr/> |
|                           | 42    |

*Въ Сибирской флотиліи:*

|                               |       |     |
|-------------------------------|-------|-----|
| корветовъ винтовыхъ . . . . . | 6     | (*) |
| клиперовъ . . . . .           | 6     |     |
| пароходовъ . . . . .          | 5     |     |
| шкуна . . . . .               | 1     |     |
| транспортъ . . . . .          | 2     |     |
|                               | <hr/> |     |
|                               | 20    |     |

Слѣдовательно, общій составъ нашего пароваго флота на всѣхъ нашихъ моряхъ долженъ былъ состоять, по проекту 1857 года, изъ слѣдующаго числа судовъ: кораблей—18, фрегатовъ—12, пароходо-фрегатовъ—9, корветовъ—26, клиперовъ—6, разныхъ пароходовъ—26, транспортъ—19, канонерскихъ лодокъ—100, не считая портовыхъ и рѣчныхъ мелкихъ судовъ.

Этотъ проектъ былъ Высочайше одобренъ, съ тѣмъ,

---

(\*) Суда эти можно также причислить къ Балтійскому флоту, ибо они посылаются къ берегамъ Амура только на временную срочную службу.



чтобы въ теченіи 20 лѣтъ постепенно довести до этого штата число нашихъ паровыхъ судовъ.

Въ концѣ 1858 года, нашъ флотъ состоялъ изъ слѣдующаго числа готовыхъ паровыхъ судовъ:

- 8 винтовыхъ кораблей; изъ нихъ «Синопъ» и «Цесаревичъ», построенные и вооруженные въ Николаевѣ, находились на пути изъ Чернаго моря въ Кронштадтъ для установки машинъ.
- 5 винтовыхъ фрегатовъ.
- 16 винтовыхъ корветовъ; изъ нихъ 6 въ Черномъ морѣ.
- 7 колесныхъ пароходо-фрегатовъ.
- 1 Императорская паровая яхта «Штандартъ».
- 6 винтовыхъ клиперовъ.
- 17 винтовыхъ шкунъ; изъ нихъ: 2 въ Балтійскомъ морѣ, 4 въ Каспійскомъ, 10 въ Черномъ и 1 у береговъ Амура.
- 4 винтовыхъ транспорта; изъ нихъ: 1 въ Балтійскомъ морѣ, 1 въ Каспійскомъ и 2 у береговъ Амура.
- 45 небольшихъ колесныхъ пароходовъ; изъ нихъ: 19 въ Балтійскомъ морѣ, 3 въ Бѣломъ, 7 въ Черномъ, 10 въ Каспійскомъ и 6 у береговъ Амура.
- 75 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ въ Петербургѣ, Кронштадтѣ и Свеаборгѣ.

Всего 183 судна (не считая кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ»), вооруженныхъ 1,198 орудіями и имѣвшихъ

21,938 паровыхъ силъ. Слѣдовательно, если эти числа сравнить съ составомъ флота по проекту 1857 года, то окажется, что морскому министерству надлежало еще построить, начиная съ 1858 года, слѣдующее число судовъ штатнаго комплекта:

- 10 винтовыхъ кораблей.
- 7 винтовыхъ фрегатовъ.
- 2 колесныхъ пароходо-фрегата.
- 10 винтовыхъ корветовъ.
- 15 винтовыхъ транспортовъ.
- 25 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ.

Всего 69 судовъ, кромѣ шкунъ и небольшихъ колесныхъ пароходовъ, которыхъ было больше проектированнаго штата, а также не считая портовыхъ и рѣчныхъ мелкихъ судовъ.

Однако, уже при самомъ составленіи штата возникали сомнѣнія въ его полной осуществимости, и во всеподданнѣйшемъ докладѣ по этому предмету было сказано, «что такой составъ флота нельзя почитать «окончательно утвержденнымъ, ибо морское искусство «безпрерывно идетъ впередъ, разныя изобрѣтенія и «улучшенія слѣдуютъ одно за другимъ и съ тѣмъ «вмѣстѣ мѣняется боевое значеніе судовъ разнаго «ранга, и являются суда, которыя были вовсе неиз- «вѣстны, на примѣръ, окованныя плавучія батареи во «время крымской войны, а затѣмъ—окованные броней «корабли и фрегаты. Посему морское начальство, обя- «занное слѣдить за всѣми подобными усовершенство-



«ваніями, будетъ вынуждено время отъ времени измѣ-  
«нять планъ кораблестроительныхъ работъ. Такъ,  
«уже въ настоящее время приостановлено вовсе строе-  
«ніе линейныхъ винтовыхъ кораблей и, напротивъ  
«того, усилено строеніе большихъ фрегатовъ, съ самой  
«сильной артиллеріей и съ машинами въ 800 и 1000  
«силъ. Изъ этого слѣдуетъ, что желаемое значеніе и  
«силу нашего флота вѣрнѣе можно опредѣлить не ка-  
«кимъ либо численнымъ составомъ или штатомъ, а  
«просто выраженіемъ мысли, что Россія должна быть  
«третья по силѣ морская держава, слѣдуя непосред-  
«ственно за Англіей и Франціей и должна быть силь-  
«нѣе союза второстепенныхъ морскихъ державъ».

Мѣры, принятыя въ то же время Его Император-  
скимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, для при-  
веденія въ исполненіе предначертанной программы  
кораблестроительныхъ работъ, состояли въ слѣдую-  
щемъ:

Мѣры, приня-  
тыя для осущест-  
вленія предначер-  
танной програм-  
мы.

1) Сообразно новому составу флота устроены наши  
адмиралтейства, верфи, доки, магазины и вообще пор-  
товые учрежденія, по образцу лучшихъ иностранныхъ  
учрежденій.

2) Устроено полученіе чрезъ нашихъ морскихъ  
агентовъ, чрезъ наши суда, посылаемые въ загра-  
ничныя плаванія и другими путями, изъ государствъ,  
опередившихъ насъ въ дѣлѣ судостроенія, лучшихъ  
чертежей и свѣдѣній обо всѣхъ новѣйшихъ усовер-  
шенствованіяхъ въ кораблестроеніи.

3) Установлена посылка нашихъ корабельныхъ ин-

женеровъ, механиковъ и другихъ болѣе способныхъ офицеровъ флота, въ иностранныя морскія государства, для усовершенствованія себя въ теоріи и практикѣ избранной ими спеціальности, а также для осмотра иностранныхъ судовъ, портовъ, заводовъ, адмиралтействъ и для собиранія полезныхъ спеціальныхъ свѣдѣній. Всѣ эти свѣдѣнія потомъ печатались въ «Морскомъ Сборникѣ» для общей пользы службы.

4) Такъ какъ матеріальная часть флота также требовала ряда усиленныхъ мѣръ, чтобы хотя нѣсколько приблизить ее къ уровню иностранныхъ флотовъ, то приступлено къ составленію, наиболѣе выгодными для казны способами, кораблестроительныхъ запасовъ въ лѣсахъ, металахъ, такелажѣ, краскахъ, маслѣ и проч. Особенно много заботъ представила заготовка лѣсовъ. Вслѣдствіе того, что употреблявшіеся до того времени сосна, лиственница и даже казанскій дубъ, кромѣ слабости и недолговѣчности строившихся изъ нихъ судовъ, оказались совершенно негодными для винтовыхъ судовъ, которыя, по причинѣ своихъ большихъ размѣровъ, тяжелой артиллеріи и разрушительнаго сотрясенія винтоваго двигателя, потребовали иныхъ болѣе прочныхъ матеріаловъ, морское министерство приступило исподволь къ составленію запасовъ крѣпкихъ породъ дубоваго и другихъ цѣнныхъ лѣсовъ. Въ прежнее время, особые экономическіе капиталы, хранившіеся въ государственныхъ кредитныхъ установленіяхъ, замѣняли для морскаго вѣдомства кораб-



дестроительные запасы, которыхъ не было ни въ одномъ нашемъ портѣ въ сколько нибудь достаточномъ количествѣ. Исходя изъ тѣхъ соображеній по этому предмету, что матеріальные запасы въ надлежащемъ количествѣ избавляютъ отъ необходимости прибѣгать къ спѣшнымъ закупкамъ матеріаловъ по высокимъ цѣнамъ, въ случаѣ надобности; что постройка судовъ изъ сыраго, вновь заготовленнаго лѣса составляла одну изъ главныхъ причинъ неудовлетворительности и непрочности нашихъ судовъ балтійскаго флота предъ крымской войной; что лѣса, при правильной системѣ храненія, выигрываютъ съ каждымъ годомъ лежанія въ складахъ въ своемъ достоинствѣ и цѣнности, — морское министерство признало безусловно необходимымъ имѣть такіе запасы въ портахъ. По постановленію комитета министровъ, въ маѣ 1859 года, оно получило возможность само пріискивать и заготовлять лѣса, какіе по своему роду, качествамъ и размѣрамъ, будутъ признаны нужными и полезными для потребностей кораблестроенія, взамѣнъ прежняго порядка, согласно которому оно давало наряды министерству государственныхъ имуществъ. Вслѣдствіе такого постановленія, съ 1860 года обязательный безденежный отпускъ деревъ изъ казенныхъ корабельныхъ роцъ былъ прекращенъ. Морскимъ министерствомъ стали командироваться въ разныя мѣста лица, для изысканія лучшихъ и наиболее выгодныхъ матеріаловъ. Различныя породы нашего лѣса, итальянскій дубъ, тикъ, гондурасское красное

дерево, акація были подвергнуты подробному сравнительному изслѣдованію, какъ въ отношеніи своихъ достоинствъ и пригодности для судостроенія, такъ и наиболѣе выгодной и удобной заготовки и доставки.

Издавна накопившіяся въ портахъ и сваленныя въ груды массы разныхъ корабельныхъ принадлежностей и лѣсовъ были равнымъ образомъ разобраны и приведены въ порядокъ. Этимъ дѣломъ занимались особы комисіи, составленныя изъ довѣренныхъ лицъ, по рѣшенію которыхъ, разобранные ими предметы и вещи, соотвѣтственно ихъ состоянію, или снова поступали на служебное употребленіе, или причислялись къ сырому матеріалу, или же поступали въ продажу какъ вовсе негодные, отчего получались свободныя суммы, расходовавшіяся на устройство хранилищъ для запасныхъ лѣсовъ, на разныя другія подѣлки и на непредвидѣнныя портовые надобности.

Морское министерство приложило много стараній для надлежащаго устройства въ портахъ помѣщеній и хранилищъ для запасныхъ лѣсовъ и матеріаловъ, сознавая очень хорошо, что отъ сухости и доброкачественности лѣсовъ, особенно въ нашемъ климатѣ, вполне зависитъ прочность постройки и продолжительность службы судовъ. Французы, славившіеся въ то время образцовымъ хозяйствомъ по заготовленію и храненію колоссальныхъ запасовъ, замѣчаютъ разницу въ прочности судовъ, построенныхъ въ Тулонѣ, отличающемся сухимъ климатомъ, и въ Брестѣ, гдѣ климатъ болѣе сырой и гдѣ бываютъ часто дожди. Во сколько же разъ



больше должна быть разница между судами, построенными въ Тулонѣ и Кронштадтѣ, или въ Архангельскѣ и Николаевѣ? Но при всемъ этомъ мы были вынуждены дѣйствовать крайне осторожно въ составленіи кораблестроительныхъ запасовъ, такъ какъ, при переходномъ состояніи морскаго искусства того времени и при неизвѣстности, на какихъ типахъ судовъ преимущественно останоятся убѣжденія моряковъ и техниковъ, мы могли затратить большія суммы на заготовленіе такихъ матеріаловъ и лѣсовъ, которые не въ далекомъ будущемъ оказались бы менѣе нужными нежели тѣ, какіе не были куплены.

5) Взглядъ на организацію, составъ и характеръ рабочихъ силъ морскаго министерства также подвергся коренному измѣненію вскорѣ послѣ крымской войны. Рабочія силы, бывшія въ непосредственномъ распоряженіи морскаго вѣдомства, состояли изъ казенныхъ мастеровыхъ, набравшихся изъ рекрутъ, изъ которыхъ были сформированы рабочіе экипажи. Вся дознанная, и нынѣ уже неоспариваемая, невыгода обязательнаго труда отражалась какъ на количествѣ, такъ и на качествѣ работъ, производимыхъ людьми, невидѣвшими никакой для себя выгоды работать много и работать хорошо. Очевидный вредъ этого, повидимому дароваго, но въ сущности дорого-стоящаго труда, и сознаніе, что въ основѣ рекрутской повинности лежитъ священный долгъ защиты государства, а не экономическіе расчеты, притомъ же очень ошибочные, побудили министерство при-

ступить къ расформированію рабочихъ экипажей. 1862 годъ былъ послѣднимъ годомъ существованія обязательнаго труда въ адмиралтействахъ и на заводахъ морскаго вѣдомства. По Высочайшему повелѣнію, морскіе рабочіе экипажи упразднены, а вмѣсто нихъ образованы кадры постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, въ составъ которыхъ вошли на первое время лучшіе изъ людей упраздненныхъ рабочихъ экипажей, но уже на льготныхъ правахъ вольнонаемныхъ.

Убыль въ этихъ кадрахъ постепенно замѣщалась наемными людьми. Кадровымъ и постояннымъ мастеровымъ предоставлены разныя существенныя права и преимущества предъ нанимающимися безъ опредѣленнаго срока или на время менѣе года. Составляя такимъ образомъ основу адмиралтейской рабочей силы, они служатъ указателями и надзирателями за временно нанимаемыми съ воли рабочими, число которыхъ соразмѣряется съ обширностью производящихся работъ.

Руководясь этой же идеей, морское министерство еще раньше освободило отъ крѣпостной зависимости адмиралтействъ сначала охтенскихъ, а потомъ и черноморскихъ поселянъ, такъ какъ по тщательному изслѣдованію особыхъ комиссій оказалось, что прикрѣпленіе къ адмиралтейскимъ верфямъ значительнаго числа работниковъ было прямо невыгодно какъ для казны, такъ и для поселянъ. Подробности осуществленія какъ этой мѣры, такъ и организаціи



кадра рабочихъ и мастеровыхъ, излагаются въ главѣ IV второй части «Обзора».

Таковы были главнѣйшія мѣры, признанныя необходимыми для приведенія въ исполненіе указанной выше программы кораблестроительныхъ работъ во второй періодъ сооруженія пароваго флота, начиная съ 1858 года. Но, къ сожалѣнію, морскому министерству пришлось въ тоже время встрѣтиться съ финансовыми затрудненіями. Не смотря на то, что военныя обстоятельства въ судостроеніи и вооруженіи судовъ произвели большую дороговизну на всѣ предметы и матеріалы, смѣта 1856 года, включая и необходимыя военныя надобности, была сокращена противъ смѣты 1855 года на 7½ мил. рублей. Смѣтное требованіе 1857 года было менѣе смѣты 1856 года на 388,517 рублей. На 1858 годъ, съ котораго надлежало начать кораблестроеніе по новой программѣ, смѣта была не только сокращена на 2.951,622 рубля, но морское министерство передало въ государственное казначейство свои экономическіе капиталы на сумму 2.319,000 руб. Затѣмъ, съ 1859 по 1862 годъ, хотя смѣтныя ассигнованія были больше, чѣмъ въ предыдущіе три года, но все же кредиты, открытые морскому министерству, были менѣе испрашиваемыхъ ассигнованій на удовлетвореніе настоятельныхъ нуждъ министерства. При такихъ финансовыхъ обстоятельствахъ постоянно требовалось держаться во всемъ въ самыхъ тѣсныхъ предѣлахъ; кораблестроеніе, заготовленіе матеріаловъ

финансовыя  
затрудненія мор-  
ского министер-  
ства послѣ крым-  
ской войны.

и запасовъ слѣдовало согласовывать не столько съ предназначенной кораблестроительной программой, сколько съ затруднительнымъ положеніемъ государственнаго казначейства.

Кораблестроительная дѣятельность морскаго вѣдомства отъ парижскаго мира до начала броненоснаго судостроенія.

Со времени крымской войны флоты всѣхъ націй, въ томъ числѣ и нашъ, находились въ переходномъ состояніи, вслѣдствіе тѣхъ непрерывныхъ коренныхъ улучшеній, какія являлись тогда въ кораблестроеніи, морской артиллеріи и въ механическомъ дѣлѣ. Мы уже говорили, что до крымской войны морскія силы государствъ измѣрялись числомъ линейныхъ кораблей, и потому до этой войны мы старались, по примѣру другихъ націй, имѣть возможно большее число кораблей какъ такихъ судовъ, которыя вѣсомъ выбрасываемаго металла превосходятъ всѣ другія суда. Дѣйствуя подъ вліяніемъ этихъ же убѣжденій и послѣ введенія винтоваго двигателя, морскія державы въ первое время продолжали строить линейные корабли, придавая имъ винтовые механизмы въ большинствѣ случаевъ только какъ вспомогательное средство къ парусамъ. Мы слѣдовали тому же примѣру, и въ рассматриваемый періодъ времени имѣли 9 винтовыхъ линейныхъ кораблей, которые своею стоимостью превышали стоимость прежнихъ 20 парусныхъ кораблей. Изъ числа этихъ кораблей, шесть къ 1859 году были совершенно готовы по корпусу и механизму и только три трехдечные корабли «Синопъ», «Цесаревичъ» и «Императоръ Николай I», заложенные еще въ періодъ крым-



ской войны, достроивались. «Синопъ» и «Цесаревичъ», согласно условіямъ парижскаго трактата, прибыли подъ парусами въ 1859 году изъ Чернаго моря въ Кронштадтъ; здѣсь, въ 1860 году, на нихъ установлены машины, заказанныя въ Англіи, въ 800 номинальныхъ силъ каждая, которыя дали обоимъ кораблямъ скорость хода по 11 узловъ въ часъ. Своими качествами подъ парусами корабли эти оказались удовлетворительными. Корабль «Императоръ Николай I» спущенъ на воду въ маѣ 1860 года. Машина въ 600 силъ, изготовленная для него въ Англіи, была установлена въ 1861 году и дала кораблю скорость хода болѣе 10 узловъ; качества его подъ парусами были тоже удовлетворительны.

Между тѣмъ, пока достроивались эти суда, наука кораблестроенія сдѣлала новые громадныя шаги впередъ, и, по причинѣ столь быстраго развитія военноморскаго искусства, корабли эти еще на стапелѣ потеряли свое боевое значеніе. У моряковъ всѣхъ націй уже явилось убѣжденіе, что вмѣсто кораблей полезнѣе строить большихъ размѣровъ фрегаты, вооруженные артиллеріей самага большаго калибра и снабженные самыми сильными механизмами, такъ какъ опытъ показаль, что подобный фрегатъ, по силѣ своей артиллеріи и по быстротѣ хода, сильнѣе линейнаго корабля. Морское министерство сознавало истину этихъ убѣжденій и, не желая отстать отъ другихъ націй, сдѣлало заказъ въ Нью-Йоркѣ 70-ти пушечнаго фрегата «Генераль-Адмираль», который былъ спущенъ

на воду въ 1858 году и прибылъ въ Кронштадтъ въ 1859 году. Онъ былъ построенъ изъ бѣлаго и живаго дуба, съ частью смолистой сосны, и снабженъ машиной въ 800 номинальныхъ силъ, давшей судну скорость хода болѣе 12 узловъ. Своимъ переходомъ изъ Америки и затѣмъ дальнѣйшими заграничными плаваніями, онъ стяжалъ себѣ славу лучшаго пароваго и паруснаго судна этого рода не только у насъ, но и во всѣхъ флотахъ.

Почти годомъ раньше былъ заказанъ во Франціи, на частной верфи въ Бордо, 60-ти пушечный фрегатъ «Свѣтлана», который былъ спущенъ на воду и прибылъ въ Кронштадтъ въ 1858 году. Корпусъ его построенъ по особой системѣ соединенія дерева съ желѣзомъ, причемъ были употреблены дубъ, тикъ, красное дерево и сосна. Машина его, изготовленная также во Франціи, въ 450 силъ, дала ему на испытаніи скорость хода около  $10\frac{1}{2}$  узловъ. Хотя «Свѣтлана», по сравнительной слабости своей машины, уступалъ фрегату «Генераль-Адмиралъ» въ ходѣ подъ парами, но онъ оказался съ такими же превосходными парусными и морскими качествами при плаваніяхъ въ 1859 году въ Средиземномъ морѣ, а потомъ въ кругосвѣтномъ плаваніи съ 1860 по 1862 годъ.

Заграничная постройка обоихъ названныхъ фрегатъ была вызвана, во первыхъ, желаніемъ быстрое увеличить послѣ крымской войны составъ нашего пароваго флота большими, боевыми, винтовыми фрегатами, въ постройкѣ которыхъ мы значительно запоз-



дали передъ западными державами; во вторыхъ, мы еще не имѣли тогда соотвѣствующихъ техническихъ средствъ и опытныхъ мастеровыхъ для постройки у насъ такихъ большихъ судовъ, и въ этихъ судахъ мы рассчитывали, и не ошиблись, получить образцы тщательной и прочной постройки. Такими же разнообразными соображеніями руководилось морское министерство и при заказѣ въ Бордо, одновременно съ фрегатомъ «Свѣтлана», винтового 16-ти пушечнаго корвета «Баянъ» и Императорской яхты «Штандартъ», спущенныхъ на воду въ 1857 и 1858 годахъ и построенныхъ изъ однороднаго матеріала и по той же особой системѣ крѣпленія дерева и желѣза. Оба эти судна, подобно фрегату «Свѣтлана», оказались вполне соотвѣствующими своему назначенію и оправдали своей службой ожиданія морскаго министерства.

Затѣмъ, всѣ остальные наши винтовые фрегаты и корветы въ описываемый періодъ времени строились уже въ Россіи, изъ русскихъ матеріаловъ, по чертежамъ и трудами нашихъ корабельныхъ инженеровъ. Такъ, въ 1858 году были заложены и въ 1860 году спущены на воду слѣдующіе три фрегата:

45-ти пушечный фрегатъ «Ослябя», съ машиной въ 360 силъ, изготовленной на русскомъ частномъ заводѣ. Онъ строился въ Петербургѣ казенными средствами, изъ дуба съ частью лиственницы и сосны.

51 пушечный фрегатъ «Пересвѣтъ». Онъ строился въ Архангельскѣ казенными средствами, изъ лиственницы съ частью дуба и сосны. Послѣ неудачнаго

спуска на воду, фрегатъ былъ оставленъ въ Архангельскѣ на зиму 1860 года, для исправленія посредствомъ кренованія. Осенью 1861 года, «Пересвѣтъ» пришелъ подъ парусами въ Кронштадтъ для окончательной отдѣлки и установки машины въ 450 силъ, которая была изготовлена на частномъ заводѣ въ Петербургѣ.

57-ми пушечный фрегатъ «Олеѣ», съ машиной въ 800 силъ, изготовленной въ Англіи. Онъ строился въ Кронштадтѣ, по подряду, изъ казенныхъ лѣсовъ: лиственницы съ частью дуба и сосны.

Въ 1859 году были заложены и въ 1861 году спущены на воду 51 пушечные фрегаты: «Дмитрій Донской» и «Александръ Невскій», съ машинами по 800 силъ, изготовленными на русскомъ частномъ заводѣ. Они строились по совершенно одинаковымъ чертежамъ въ Петербургѣ, по подряду, изъ казенныхъ матеріаловъ: дуба съ частью лиственницы и сосны. На пробѣхъ подъ парами скорость хода обоихъ фрегатовъ была около 11 узловъ. Качества ихъ подъ парусами оказались весьма хорошими во всѣхъ отношеніяхъ.

Наконецъ, въ 1861 году, были заложены 58-ми пушечные фрегаты: «Севастополь» и «Петропавловскъ» съ машинами по 800 силъ. Оба фрегата строились по одинаковымъ чертежамъ, первый—въ Кронштадтѣ, а второй—въ Петербургѣ, изъ дуба съ частью тика, гандурасскаго краснаго дерева и сосны. Но уже во время ихъ постройки, морское министерство рѣшилось, по примѣру нѣкоторыхъ англійскихъ и французскихъ



судовъ, обшить ихъ броней, т. е. передѣлать въ броненосные фрегаты, о чемъ подробно изложено въ IX главѣ, въ отдѣлѣ нашего броненоснаго судостроенія.

Такимъ образомъ, не считая этихъ двухъ фрегатъ, морское министерство успѣло, въ промежутокъ времени послѣ крымской войны и до введенія броненоснаго судостроенія, построить и вооружить для балтійскаго флота семь деревянныхъ винтовыхъ фрегатъ, отвѣчавшихъ своему назначенію во всѣхъ отношеніяхъ.

Одновременно съ постройкой поименованныхъ фрегатъ, производилась въ тотъ же промежутокъ времени постройка шести винтовыхъ корветовъ, изъ которыхъ только одинъ «Баянъ», какъ упомянуто выше, былъ заказанъ во Франціи. Остальные пять построены въ Россіи, въ слѣдующемъ порядкѣ:

15-ти пушечный корветъ «Калевала», заложенный въ Або въ 1856 году и спущенный на воду въ 1858 году, строился на частной верфи изъ сосны съ частью дуба и ели. «Калевала» имѣлъ машину въ 250 силъ, изготовленную на частномъ заводѣ въ Або. Четыре 17-ти пушечныхъ корвета: «Богатырь», «Варягъ», «Витязь» и «Аскольдъ», съ машинами въ 360 силъ, изъ дуба съ частью тика, лиственницы и сосны. Всѣ они построены почти по однимъ чертежамъ: «Богатырь» и «Аскольдъ» въ Петербургѣ, а «Варягъ» и «Витязь»—въ Финляндіи. Машины были изготовлены: для «Богатыря» на русскомъ частномъ заводѣ, для «Витязя»—въ Бельгій, для «Варяга»—взята съ фрегата «Палканъ», а для

«Аскольда»—съ фрегата того же имени. Хотя корветы эти не имѣли большой скорости хода подъ парами, но за то они обладали прекрасными морскими и парусными качествами, обнаруженными ими продолжительной службой въ дальнихъ плаваніяхъ.

Кромѣ того, въ разсматриваемый періодъ времени были построены семь клиперовъ, изъ которыхъ только одинъ заграницей. Суда эти слѣдующія:

7-ми пушечный «Гайдамакъ», съ машиною въ 250 силъ. Онъ строился въ Англіи изъ дуба съ частью тика, сосны и вяза, и былъ спущенъ на воду въ 1860 году.

5-ти пушечные «Абрекъ» и «Всадникъ» строились по одинаковымъ чертежамъ на частной верфи въ Финляндіи, изъ дуба съ частью сосны, и спущены на воду въ 1860 году. Каждый изъ нихъ имѣлъ машину въ 300 силъ. Для «Абрека» машина изготовлена въ Англіи, а для «Всадника»—сначала въ Финляндіи, а впоследствии, по неудовлетворительности ея выполненія, машина была передѣлана на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ. Кромѣ того, самый корпусъ «Всадника» потребовалось значительно исправить послѣ того, какъ клиперъ простоялъ на мели у острова Готско-Сандэ, въ августѣ 1864 года. Оба эти клипера обнаружили во время дальнихъ плаваній такіа прекрасныя морскія качества, что типъ ихъ даже принять въ настоящее время за образецъ при постройкѣ нынѣшнихъ клиперовъ-крейсеровъ.

Затѣмъ, четыре 7-ми пушечныхъ клипера: «Алмазъ», «Жемчугъ», «Изумрудъ» и «Яхонтъ», были заложены



и построены въ Петербургѣ, съ 1860 по 1862 годъ, совершенно по одинаковымъ чертежамъ. Матеріаломъ для ихъ постройки служили: дубъ съ частью тика, красного дерева, лиственницы и сосны. Эти четыре судна имѣли одинаковыя машины въ 350 силъ, изготовленныя: для «Алмаза» и «Жемчуга» въ Англіи, а для «Изумруда» и «Яхонта»—въ Бельгіи. Машины дали клиперамъ отличную скорость хода подъ парами, отъ 11½ до 13 узловъ, что считалось тогда рѣдкостью для судовъ этого типа не только у насъ, но и въ другихъ флотахъ. Парусныя и морскія ихъ качества оказались тоже очень хорошими.

Наконецъ, къ разряду винтовыхъ боевыхъ судовъ малаго ранга слѣдуетъ отнести еще три слѣдующія морскія канонерскія лодки: «Моржъ», «Соболь» и «Горностай», построенныя въ тотъ же періодъ времени для сибирской флотиліи. Лодки эти совершенно одинаковыхъ размѣреній и имѣютъ машины по 80 номинальныхъ силъ. Лодка «Моржъ», построенная въ Гаврѣ изъ дуба и тика, спущена на воду въ 1860 году. Машина для нея изготовлена въ Англіи; наибольшая скорость ея хода подъ парами отъ 8½ до 9 узловъ въ часъ. Лодки «Соболь» и «Горностай» построены въ Финляндіи изъ дуба, тика и сосны, и спущены на воду въ 1863 году. Машины для нихъ изготовлены на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ; ходъ ихъ подъ парами, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, отъ 7 до 8 узловъ. Морскія ихъ качества оказались удовлетворительными на переходѣ къ берегамъ Сибири.

Результаты ко-  
раблестроитель-  
ной дѣятельно-  
сти морскаго вѣ-  
домства съ 1856  
по 1863 годъ.

Такимъ образомъ изъ вышеизложеннаго видно, что въ періодъ времени отъ парижскаго мира до водворенія у насъ броненоснаго судостроенія, т. е. съ 1856 по 1863 годъ, по распоряженію морскаго министерства, были заложены и окончены слѣдующія винтовые боевыя суда балтійскаго флота:

3 трехъ-дечные корабли;

7 фрегатовъ, не считая двухъ, которые во время постройки было рѣшено передѣлать въ броненосные фрегаты;

6 корветовъ;

7 клиперовъ

и 3 морскихъ канонерскихъ лодки.

---

Всего 26 судовъ.

Эти суда выражали собою наибольшую степень развитія нашего винтоваго деревяннаго флота. По своей силѣ и качествамъ, эти суда могли вполне соперничать съ подобными же представителями въ иностранныхъ флотахъ.

Изъ числа этихъ 26 судовъ, только 5 (а именно: два фрегата, одинъ корветъ, одинъ клиперъ и одна морская лодка) были построены за границей. На казенныхъ верфяхъ постройка судовъ производилась или по непосредственнымъ распоряженіямъ портовъ, или съ подряда. Постоянная кораблестроительная дѣятельность доставила нашимъ корабельнымъ инженерамъ хорошую практику, выработавшую изъ нихъ знающихъ и опытныхъ специалистовъ, не повторявшихъ уже такихъ ошибокъ и недосмотровъ, какіе были замѣчены



при работахъ во время крымской войны. Главные механизмы на поименованные суда были заказаны за границей и преимущественно въ Англіи; но девять машинъ были изготовлены въ Россіи, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ заводахъ и особенно въ Петербургѣ.

Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ не останавливался передъ пожертвованіями для поддержанія нашей частной судостроительной и механической промышленности, сознавая вполнѣ, что она пока еще не можетъ существовать безъ поддержки, а между тѣмъ въ ней одна изъ существеннѣйшихъ гарантій нашей независимости отъ иностранныхъ державъ въ священномъ дѣлѣ защиты государства. Причины нашей слабости на морѣ противъ союзныхъ флотовъ въ крымскую войну заключались не только въ коалиціи державъ, но и въ томъ, что наканунѣ войны въ наукѣ мореплаванія совершился переворотъ, сдѣлавшій наши парусныя суда негодными, и мы не имѣли механическихъ заводовъ, чтобы обратить ихъ средства въ свою пользу, тогда какъ нашимъ врагамъ механическіе ихъ заводы дали возможность быстро примѣнить новое изобрѣтеніе къ предпринимаемой войнѣ. Заказывать суда и механизмы на иностранныхъ заводахъ первоклассныхъ морскихъ державъ, заводахъ, обладающихъ уже большою опытностью, было дешевле и надежнѣе и несравненно менѣе хлопотливо, но дѣйствовать такъ въ періодъ времени, когда въ дѣлѣ судостроенія одно коренное изобрѣтеніе

и нововведеніе смѣнялось другимъ, значило ставить самую безопасность отечества въ зависимость отъ того или другаго иностраннаго государства, которое всегда можетъ обратиться во враждебное, и подвергать самые заказы опасности быть конфискованными и усилить на нашъ счетъ средства непріятеля во время военныхъ дѣйствій, какъ это случилось въ крымскую войну съ нашими механизмами, заказанными въ Англіи. Суда и механизмы, построенные на нашихъ частныхъ заводахъ, обходились дороже, строились медленнѣе, требовали передѣлокъ; но излишнимъ расходомъ мы оплачивали въ этомъ случаѣ независимость въ дѣлѣ, соединенномъ съ безопасностью государства, а сопряженные съ такимъ образомъ дѣйствій труды и отвѣтственность съ избыткомъ вознаграждались сознаниемъ, что эти издержки остаются въ Россіи, что они даютъ работу русскому рабочему и сбытъ русскому матеріалу; что, наконецъ, современемъ они вознаградятся дальнѣйшими успѣхами нашей судостроительной и механической промышленности, которые удешевятъ издѣлія для пользы не только военнаго, но и торговаго флота.

Такой же смыслъ имѣлъ и другой рядъ мѣръ морскаго министерства, касающихся замѣны иностранныхъ мастеровъ и техникувъ русскими. Во время усиленной у насъ постройки паровыхъ судовъ, мы были вынуждены нанимать иностранцевъ въ качествѣ вольныхъ механиковъ и мастеровъ, для завѣдыванія судовыми машинами и разными мастерствами въ на-



шихъ адмиралтействахъ и на казенныхъ заводахъ. Большая часть нашихъ механическихъ и техническихъ заведеній была переполнена въ первое время иностранцами, со званіями мастеровъ и техникувъ. Хотя имъ и вмѣнялось въ обязанность обучать русскихъ молодыхъ людей, работавшихъ подъ ихъ руководствомъ, но опытъ показывалъ, что иностранцы никогда не доводили русскихъ помощниковъ и подчиненныхъ своихъ до желаемой степени совершенства и преднамѣренно удерживали ихъ всегда въ числѣ второстепенныхъ дѣятелей. Предоставленіемъ русскимъ возможности при каждомъ удобномъ случаѣ пріобрѣтать техническія свѣдѣнія и опытность включеніемъ во всѣ контракты на заказы, дѣлаемые за границую, непремѣннаго условія допускать русскихъ во время исполненія заказовъ къ работамъ на заводахъ; посылкою молодыхъ судостроителей и механиковъ за границу для окончанія образованія,—морскому министерству удалось достигнуть того, что число иностранцевъ на нашихъ судахъ и въ нашихъ адмиралтействахъ начало постепенно уменьшаться, а въ слѣдующемъ періодѣ всѣ иностранцы замѣнились русскими.

Такимъ образомъ, изъ всего вышеизложеннаго видно, съ какими затрудненіями техническими, финансовыми и нравственными привелось все это время встрѣчаться морскому министерству при сооруженіи нашего винтового деревяннаго флота.

Тревожныя политическія обстоятельства въ 1862 и 1863 годахъ дали возможность морскому министер-

ству провѣрить на самомъ дѣлѣ результаты своей дѣятельности по всѣмъ отраслямъ его управленія вообще и по кораблестроенію въ частности. Въ главѣ V первой части «Обзора» изложены подробности посылки двухъ эскадръ, состоявшихъ изъ 12 винтовыхъ судовъ, въ порты Сѣверо-американскаго Союза, лежащія въ двухъ океанахъ, раздѣляющихъ два великихъ материка земнаго шара, для дѣйствій въ открытомъ морѣ противъ непріятеля, въ случаѣ открытія войны. Эти эскадры состояли изъ слѣдующихъ судовъ:

Эскадра Атлантическаго океана: фрегаты—«Александръ Невскій», «Ослябя» и «Пересвѣтъ»; корветы—«Варягъ», «Витязь» и клиперъ «Алмазъ».

Эскадра Тихаго океана: корветы—«Богатырь», «Калевала», «Рында» и «Новикъ»; клипера—«Абрекъ» и «Гайдамакъ».

Большая часть этихъ судовъ были совершенно новыя, недавно построенныя и вооруженныя, и выразившія собою послѣднее слово военно-морскаго искусства въ дѣлѣ сооруженія деревянныхъ винтовыхъ судовъ. Всѣ эти 12 судовъ, за исключеніемъ одного клипера «Гайдамакъ», были построены въ Россіи. Такимъ образомъ, въ 1852 и 1853 годахъ морское министерство съ трудомъ могло выбрать изъ многочисленнаго состава балтійскаго флота два или три парусныхъ судна для отправки въ Тихій океанъ и они дошли туда только послѣ многочисленныхъ исправленій въ различныхъ портахъ. Въ 1863 году мы могли снарядить въ Сѣверную Америку 12 паровыхъ вин-



товыхъ судовъ, вполне соответствующихъ современнымъ требованіямъ, и одна изъ этихъ эскадръ перешла изъ Кронштадта въ Нью-Йоркъ, не зайдя ни въ одинъ портъ. Но дни этого флота были уже сочтены.

Послѣ разрыва и открытія военныхъ дѣйствій между сѣверными и южными штатами Сѣверо-американскаго Союза, 8 марта 1862 г., около крѣпости Монроэ, на гамптонскомъ рейдѣ, находились слѣдующія суда сѣверянъ: 50-ти пушечные винтовые фрегаты «Minnesota», «Roanoke» и «Congress»; парусныя: 12-ти пушеч. фрегатъ «St. Lawrence» и 24-ти пуш. корветъ «Cumberland». Суда эти были вооружены преимущественно 8-ми и 9-ти дюймовыми гладкостѣнными орудіями, а на нѣкоторыхъ изъ нихъ, кромѣ батарейныхъ орудій, находились еще 10-ти дюймовыя поворотныя орудія на верхней палубѣ. Во всѣхъ иностранныхъ флотахъ, за исключеніемъ американскаго, нельзя было бы найти пяти судовъ одинаковаго ранга, сила артиллеріи которыхъ равнялась бы вооруженію названныхъ судовъ. Около полудня, 8 марта, приблизился изъ Норфолка къ этимъ судамъ броненосецъ «Merrimack», принадлежавшій южнымъ штатамъ и представлявшій собою корпусъ обыкновеннаго торговаго фрегата, передѣланнаго въ броненосное судно съ наклонными бронированными бортами, въ которыхъ были сдѣланы амбразуры для 9-ти и 10-ти дюймовыхъ орудій. Въ 2 часа пополудни начался бой, несомнѣнно самый замѣчательный въ новѣйшее время по своимъ важнѣйшимъ послѣдствіямъ. Къ 7 часамъ

Сраженіе на гамптонскомъ рейдѣ предвѣщаетъ судьбу винтовыхъ деревянныхъ судовъ.

вечера, бой этотъ прекратился со слѣдующими результатами: фрегатъ «Congress» и корветъ «Cumberland» были уничтожены, причемъ убито и утонуло 250 человекъ; фрегатъ «Minnesota», весь избитый, вернулся къ крѣпости Монроэ, не имѣя даже четвертой части артиллеріи годной къ употребленію; остальные два фрегата: «Roanoke» и «St. Lawrence», навѣрное подверглись бы такой же печальной участи, если бы не помѣшала темнота вечера, а «Merrimack» вечеромъ возвратился невредимымъ въ Норфолькъ, съ намѣреніемъ на слѣдующій день уничтожить уцѣлѣвшія суда сѣверянъ. Такъ окончился первый день знаменитаго боя, совершившаго огромный переворотъ въ способахъ веденія морской войны, окончательные результаты котораго невозможно предвидѣть и опредѣлить даже въ настоящее время. Но уже тогда сдѣлалось несомнѣннымъ, что деревянныя паровыя суда не могутъ вступать въ бой съ броненосцами; что винтовыя деревянныя суда потеряли свое боевое значеніе, подобно паруснымъ судамъ при введеніи винтоваго двигателя, и что съ этого времени винтовыя, неброненосныя суда будутъ составлять только вспомогательную паровую силу боеваго флота и должны употребляться только для спеціальныхъ цѣлей и назначеній. Такимъ образомъ, едва успѣли мы похоронить нашъ парусный флотъ и только что успѣли соорудить достойный для Россіи паровой флотъ, какъ непредвидѣнныя военноморскія событія американской войны заставили морское министерство сосредоточить всѣ свои умствен-



ныя и матеріальныя средства на созданіи броненоснаго флота. Все относившееся до деревянныхъ винтовыхъ судовъ отодвинулось на второй планъ и мы были вынуждены къ этому тѣмъ болѣе, что послѣдовавшее затѣмъ внезапное сокращеніе морскихъ смѣтъ должно было разложиться на всѣ статьи расходовъ, кромѣ броненоснаго судостроенія, такъ что морскому министерству пришлось не только прекратить пополненіе деревяннаго винтоваго флота новыми судами, взаимѣнъ приходившихъ въ ветхость, но даже надлежащая тимберовка судовъ была намъ часто не по силамъ. Такъ какъ суда нашего деревяннаго винтоваго флота теряютъ затѣмъ боевое свое значеніе, то мы изобразимъ здѣсь дальнѣйшую ихъ судьбу, прежде чѣмъ переходить къ разсказу о началѣ и ходѣ развитія нашего броненоснаго флота.

Морское министерство было вынуждено, послѣ 1863 года, постепенно принимать слѣдующія мѣры касательно паровыхъ судовъ всѣхъ ранговъ, состав-

Дальнѣйшая  
судьба нашихъ  
винтовыхъ дере-  
вянныхъ судовъ  
послѣ 1863 года.

1) Наши винтовые корабли, числомъ 9, какъ окончательно уже потерявшіе всякое боевое значеніе, было рѣшено не тимберовать, а пользоваться ими по мѣрѣ возможности для плаваній съ учебной цѣлью, и затѣмъ отчислять къ порту, для продажи въ частныя руки или для слома въ докахъ. Въ настоящее время ни одного изъ этихъ кораблей уже не числится въ нашемъ судовомъ спискѣ флота.

2) Винтовые фрегаты находились вообще въ болѣе

удовлетворительномъ состояніи, чѣмъ винтовые корабли, но вскорѣ за появленіемъ броненосныхъ судовъ сталъ выработываться новый типъ судовъ изъ желѣза, специально названныхъ крейсерами. Главными отличительными свойствами этихъ судовъ были: большая скорость хода, сравнительно малое число орудій большаго калибра и немногочисленная команда. Сравнительная слабость этихъ крейсеровъ съ броненосными судами восполнялась необычайною скоростью ихъ хода, т. е. они могли при встрѣчѣ съ болѣе сильнымъ противникомъ уходить отъ него, пользуясь превосходствомъ своего хода. Превратить наши деревянные фрегаты въ такихъ крейсеровъ было невозможно; а между тѣмъ эти фрегаты, послѣ продолжительной службы въ заграничныхъ и внутреннихъ плаваніяхъ, требовали большихъ суммъ по дефектнымъ исправленіямъ и на тимберовку. Напримѣръ въ 1868 году, когда былъ возбужденъ вопросъ о тимберованіи нашего лучшаго фрегата «Генераль-Адмиралъ», потребовалось, по исчисленію кораблестроительнаго отдѣленія техническаго комитета и главнаго инженеръ-механика флота, на его тимберовку и на исправленіе машины 960,000 руб. Весьма значительныхъ расходовъ потребовало бы тимберованіе и остальныхъ фрегатовъ, а потому возникалъ вопросъ—стоило ли тратить такія суммы на суда, построенныя значительное число лѣтъ назадъ, несоотвѣтствовавшія уже современнымъ требованіямъ даже въ самыхъ существенныхъ боевыхъ элементахъ. Этотъ вопросъ относительно фрегата «Гене-



ралъ-Адмиралъ» былъ рѣшенъ отрицательно и фрегатъ былъ разобранъ. Изъ прочихъ этого ранга судовъ только фрегатъ «Свѣтлана», какъ потребовавшій гораздо меньшей суммы на исправленіе, былъ тимберованъ въ 1870 году; причемъ, взамѣнъ прежнихъ 40 пушекъ, была установлена на немъ новая нарѣзная артиллерія изъ двѣнадцати 8-ми и 6-ти дюймовыхъ орудій, не считая четырехъ 4-хъ фунтовыхъ нарѣзныхъ пушекъ. Остальные же фрегаты рѣшено по возможности поддерживать преимущественно для внутренняго плаванія, пока не придутъ въ совершенную ветхость. «Свѣтлана» въ настоящее время единственный винтовой деревянный фрегатъ, числящійся въ судовомъ спискѣ нашего флота. Всѣ остальные наши винтовые деревянные фрегаты были въ разное время, въ теченіи послѣднихъ лѣтъ, исключаемы изъ судового списка флота по ветхости и отъ другихъ причинъ. Два изъ нихъ, «Александръ Невскій» и «Олегъ» потерпѣли крушеніе.

3) Наши деревянные винтовые корветы и клипера болѣе соответствовали условіямъ океанскихъ крейсерствъ и отдаленныхъ экспедицій, чѣмъ фрегаты, по своимъ размѣрамъ, числу команды, силѣ артиллеріи и прекраснымъ морскимъ качествамъ. Морское министерство, за неимѣніемъ денежныхъ средствъ для немедленной постройки современныхъ желѣзныхъ крейсеровъ, рѣшилось поддерживать тимберовкой лучшіе изъ корветовъ и клиперовъ, дабы по крайней мѣрѣ имѣть въ нихъ суда для практическаго образованія

командъ въ дальнихъ плаваніяхъ. На этихъ клиперахъ и корветахъ исподволь производились исправленія и усовершенствованія и была поставлена современная наръзная артиллерія, съ минными аппаратами и приспособленіями. По исправленіи корпуса и механизма, суда эти, съ новымъ артиллерійскимъ и миннымъ вооруженіемъ, поочередно посылались въ дальнія плаванія, пока постепенно не приходили въ такое состояніе, когда они годились лишь для непродолжительныхъ внутреннихъ плаваній съ учебною цѣлью; въ иныхъ же случаяхъ они прямо отчислялись по негодности къ порту для продажи или въ ломъ. Лѣтомъ 1879 года прибыли въ Кронштадтъ изъ кругосвѣтнаго плаванія корветъ «Баянъ» и клипера «Всадникъ» и «Гайдамакъ», послѣдніе изъ этого ранга деревянныхъ судовъ. Эти три судна были замѣнены въ Тихомъ океанѣ клиперами уже новой системы постройки, которыми, такимъ образомъ, положено начало сооруженію въ Россіи новаго крейсерекаго флота.

Изъ общаго числа 20 деревянныхъ корветовъ и 13 клиперовъ, построенныхъ съ 1855 по 1863 годъ для балтійскаго флота, состоятъ въ настоящее время по судовому списку слѣдующія суда: 7 корветовъ и 6 клиперовъ; всего 13 судовъ. Всѣ они находятся въ Кронштадтѣ. Изъ общаго числа 33 корветовъ и клиперовъ, 16 исключены изъ судового списка по ветхости; 3 потерпѣли крушеніе; клиперъ «Абрекъ» переведенъ въ составъ сибирской флотиліи, гдѣ и нынѣ находится.



4) Что касается до винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, сооруженныхъ въ числѣ 75 во время крымской войны для защиты Кронштадта и нашей столицы, то своею службою они оказали несомнѣнныя услуги государству какъ во время войны, такъ и впослѣдствіи. По заключеніи мира лодки были распределены по балтійскимъ портамъ для храненія, и по мѣрѣ надобности назначались во внутреннее плаваніе для портовой службы, для гидрографическихъ работъ, для обученія командъ и, въ составѣ особыхъ практическихъ отрядовъ, для ознакомленія нашихъ моряковъ со свойствами поворотливости винтовыхъ судовъ, съ тактическими построеніями и эволюціями, съ упражненіями въ тараненіи судовъ и проч. Новыхъ лодокъ этого типа уже болѣе не строилось, а существовавшія поддерживались болѣе или менѣе значительными исправленіями и тимберовкой, пока не приходили въ совершенную ветхость. Къ 1 января 1880 года ихъ числилось по судовому списку всего 10.

Въ заключеніе этого обзора кораблестроительной дѣятельности по сооруженію паровыхъ деревянныхъ судовъ надлежитъ еще сказать нѣсколько словъ о небоевыхъ судахъ балтійскаго флота въ періодъ времени отъ заключенія парижскаго мира. Первое мѣсто по трудности задачи въ этомъ отношеніи принадлежитъ Императорскимъ яхтамъ, постройка которыхъ должна была удовлетворять требованіямъ и морскихъ качествъ, и удобству жизни, и тонкому

Небоевые суда балтійскаго флота со времени крымской войны.

вкусу въ отдѣлкѣ. Изъ числа судовъ этого рода въ балтійскомъ флотѣ слѣдуетъ особо упомянуть о морскихъ яхтахъ «Штандартъ» и «Держава», построенныхъ для морскихъ путешествій Его Величества Государя Императора.

Яхта «Штандартъ» построена изъ дерева въ Бордо, во Франціи, въ 1858 году, и въ томъ же году прибыла въ Кронштадтъ, гдѣ, послѣ окончательнаго изготовленія, она продолжала свою службу въ теченіи 20 лѣтъ, плавая почти ежегодно съ Высочайшими Особами. Яхта «Держава» построена изъ дерева въ Петербургѣ, въ 1871 году, по чертежамъ и трудами русскихъ инженеровъ, мастеровъ и художниковъ. По изяществу ея отдѣлки во всѣхъ отношеніяхъ, яхта удовлетворяетъ самому изысканному вкусу, а благодаря примѣненію къ ней новѣйшихъ усовершенствованій науки кораблестроенія и механики, она оказалась, во время почти ежегодныхъ морскихъ плаваній съ Высочайшими Особами, превосходнымъ паровымъ судномъ какъ по быстротѣ своего хода, такъ и по морскимъ качествамъ.

Для прибрежныхъ плаваній, отъ Петербурга по портамъ Финскаго залива и по финляндскимъ шхерамъ, существуютъ яхты: «Александрія»—Его Величества Государя Императора и «Стрѣльна»—Его Высочества Генералъ-Адмирала. Обѣ яхты желѣзныя, построены въ Англіи (одна въ 1851, другая въ 1857 годахъ), и отличаются, сравнительно съ другими малыми и рѣчными нашими пароходами, лег-



костью очертаній, изящною отдѣлкою и скоростью хода подъ парами.

Всѣ остальные малые пароходы балтійскаго флота, которыхъ имѣется въ настоящее время 10, построены изъ желѣза, съ машинами отъ 60 до 140 номинальныхъ силъ, и употребляются только для портовыхъ надобностей. Нѣкоторые изъ нихъ отличаются продолжительной службой, напримѣръ: пароходы «Ладога» и «Невка», построенные въ 1838 году.

Наконецъ, особаго упоминанія заслуживаетъ постройка двухъ гидравлическихъ плавучихъ доковъ: одного деревяннаго, а другаго желѣзнаго. Постройка такихъ доковъ была вызвана, во первыхъ, мелководнымъ устьемъ рѣки Невы, чрезъ которое надо было проводить большія военныя суда, строившіяся въ Петербургѣ, для чего не могли быть пригодны существовавшія прежде камели, и во вторыхъ—необходимостью имѣть въ Кронштадтѣ такой подъемный докъ, для осмотра и исправленія подводной части судовъ. Деревянный плавучій докъ состоитъ изъ пяти частей и построенъ въ Петербургѣ въ 1860 году; каждая часть дока въ подводной части раздѣлена на 10 непроницаемыхъ для воды отдѣленій. Докъ имѣетъ 295 футъ длины, 110 футъ ширины; подъемная его сила, при углубленіи 10 футъ, 3312 тоннъ. На немъ 10 отдѣльныхъ машинокъ по 6 силъ каждая, для выкачиванія воды. Стоимость его корпуса и машинокъ 528,950 р. Въ теченіи 20-ти лѣтняго періода, начиная съ 1860 года, было произведено до 800 затопокъ; поднято и

Гидравлическіе  
плавучіе доки.

спущено судовъ разныхъ типовъ и размѣровъ—396; слѣлано проводокъ изъ Кронштадта въ Петербургъ и обратно—22; проведено 11 вновь выстроенныхъ судовъ. Желѣзный плавучій докъ, состоящій тоже изъ пяти частей, съ 11-ю непроницаемыми отдѣленіями въ каждой, представляетъ значительное усовершенствованіе противъ перваго; онъ строился по подряду съ 1867 по 1871 годъ. Длина его 325 футъ, наибольшая ширина 110 футъ, ширина между боковыхъ стѣнъ 81 футъ, ширина стпель-палубы 60 футъ, подъемная сила, при углубленіи 10 футъ, 5000 тоннъ; онъ имѣетъ 10 отдѣльныхъ машинокъ, по 10 силъ каждая. Общая стоимость его корпуса и машинокъ 1,990,085 рублей. Дѣйствіе частей желѣзнаго дока началось послѣдовательно съ 1869 года, и въ теченіи 10 лѣтъ службы произведено до 400 затопокъ, поднято и спущено судовъ разныхъ типовъ и размѣровъ—124, слѣлано 20 проводокъ за вновь построенными судами изъ Кронштадта въ Петербургъ и обратно. Эти проводки производятся помощью буксирныхъ пароходовъ, отъ 6 до 10 часовъ на каждую проводку.

Черноморская  
флотилія.

По парижскому трактату  $\frac{1}{30}$  марта 1856 года, Черное море было объявлено нейтральнымъ и открытымъ только для торговаго мореплаванія всѣхъ народовъ; входъ же въ порты и воды Чернаго моря военнымъ судамъ какъ прибрежныхъ, такъ и всѣхъ прочихъ державъ, навсегда воспрещенъ, съ нѣкоторыми лишь обусловленными исключеніями. Россія и Турція обязались не имѣть въ Черномъ морѣ иныхъ военныхъ



судовъ, кромѣ тѣхъ, коихъ число, сила и размѣры были опредѣлены для каждой, а именно: по шести паровыхъ судовъ въ 50 метровъ (164 фута) длины по ватерлинии, вмѣстительностью не свыше 800 тоннъ, и по четыре легкихъ паровыхъ или парусныхъ судна, вмѣстительность которыхъ не должна превышать 200 тоннъ въ каждомъ.

Согласно условіямъ парижскаго трактата, по Высочайшему повелѣнію, были посланы въ 1857 году, изъ Балтійскаго въ Черное море, 6 винтовыхъ 11-ти пушечныхъ корветовъ: «Рысь», «Зубръ», «Удавъ», «Вепрь», «Волкъ» и «Буйволъ», которые прибыли по назначенію въ 1857 и 1858 годахъ. Корветы эти, спѣшно построенные изъ сосны въ 1856 году въ Петербургѣ, оказались весьма слабыми судами по корпусу и механизмамъ.

Наша кораблестроительная дѣятельность на Черномъ морѣ, въ первое время по заключеніи парижскаго мира, состояла въ достройкѣ въ Николаевѣ двухъ 135-ти пушечныхъ кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ», изъ которыхъ первый, заложенный въ 1852 году, былъ спущенъ на воду въ 1858 году, а второй, заложенный въ 1853 году, спущенъ на воду въ 1857 году. Оба эти корабли, въ декабрѣ 1858 года, отправились подъ парусами, согласно условіямъ парижскаго мира, изъ Чернаго моря въ Балтійское, для установки механизмовъ и для окончанія службы.

Затѣмъ въ Николаевѣ исправлялись небольшіе колесные пароходы, а въ 1858 году была спущена

на воду колесная яхта «Тигрь», заложенная въ 1855 году и построенная изъ дуба, съ частью сосны, съ водоизмѣщеніемъ 1974 тонна и машиною въ 400 силъ, которая была снята съ погибшаго близъ Одессы англійскаго военнаго парохода *Tiger*. Въ 1858 же году былъ спущенъ на воду въ Николаевѣ винтовой транспортъ «Воинъ», заложенный въ 1853 году и построенный изъ дуба съ частью сосны, съ машиною въ 250 силъ, изготовленною на частномъ заводѣ.

Въ 1857 году были заложены въ Николаевѣ три 9-ти пушечные корвета: «Соколъ», «Ястребъ» и «Кречеть», которые строились почти по одинаковымъ чертежамъ, изъ дуба съ частью сосны, и были спущены на воду: «Соколъ»—въ 1858 году, «Ястребъ»—въ 1859 году и «Кречеть» — въ 1860 году. Они имѣли машины по 220 силъ, изготовленныя въ Англіи.

Въ 1863 году были заложены въ Николаевѣ два винтовыхъ корвета: «Львица» и «Память Меркурія», которые строились по одинаковымъ чертежамъ, изъ дуба съ частью сосны, и были спущены на воду въ 1865 году. Машины ихъ, по 160 силъ, изготовлены на частномъ заводѣ въ Петербургѣ.

Кромѣ того, послѣ крымской войны и до 1875 года, было построено для Чернаго моря: 9 винтовыхъ шкунъ, съ машинами отъ 40 до 60 силъ, изъ желѣза и дерева, въ Россіи и заграницей, и 4 колесные парохода, для портовыхъ надобностей и станціонерной службы. Въ Николаевѣ же построены изъ дерева Император-



ская яхта «Ливадія», спущенная на воду въ 1871 году. Машина яхты, въ 460 номинальныхъ силъ, изготовлена на балтійскомъ заводѣ въ Петербургѣ и развила на пробѣ до 1800 индикаторныхъ силъ, причемъ скорость хода яхты достигала 13 узловъ. Яхта «Ливадія» разбилась осенью 1878 года у Тарханкутскаго маяка; взамѣнъ ея была прислана въ 1879 году изъ Балтійскаго моря яхта «Штандартъ».

Къ 1 января 1880 года числятся въ составѣ судовъ Чернаго моря слѣдующія паровыя суда, не считая броненосныхъ:

4 винтовыхъ корвета: «Соколъ», «Львица», «Память Меркурія» и «Воинъ»; послѣдній передѣланъ изъ транспорта въ учебно-артиллерійскій корветъ;

13 винтовыхъ шкунъ;

1 Императорская яхта «Штандартъ»;

7 морскихъ колесныхъ пароходовъ;

12 малыхъ пароходовъ, кромѣ паровыхъ барказовъ и катеровъ. Но всѣ перечисленные суда не имѣютъ никакого боеваго значенія. Корветы употребляются для практическаго плаванія съ матросами; шкуны и морскіе пароходы несутъ станціонерную, постовую и транспортную службу, а малые пароходы, приобрѣтенные по случаю послѣдней войны съ Турціей, пока числятся по судовому списку для портовыхъ и разныхъ надобностей.

По заключеніи парижскаго мира, въ Архангельскѣ, не считая парусныхъ портовыхъ судовъ, остались для портовыхъ надобностей, гидрографіи и лоціи Бѣлаго

Бѣломорская  
флотилія.

моря, только два малыхъ деревянныхъ колесныхъ парохода «Смирный» и «Полезный», съ машинами въ 60 силъ и водоизмѣщеніемъ около 250 тоннъ. Въ 1859 году былъ спущенъ въ Архангельскѣ на воду морской колесный пароходъ «Соломбала», построенный изъ лиственницы и сосны, съ машиною въ 240 силъ (съ прежняго пароходо-фрегата «Богатырь») и водоизмѣщеніемъ 1180 тоннъ. «Соломбала» оставался въ Бѣломъ морѣ до упраздненія архангельскаго порта въ 1862 году, когда онъ былъ отправленъ въ Балтійское море, а въ Архангельскѣ осталась тогда только одна винтовая деревянная шкуна «Полярная Звѣзда», спущенная на воду въ 1862 году. Въ 1870 году была построена въ Финляндіи винтовая шкуна «Самоѣдъ», съ машиною въ 60 силъ, для архангельскаго порта, куда она прибыла моремъ въ 1871 году и почти одновременно прибылъ туда рѣчнымъ путемъ винтовой, желѣзный барказъ «Кузнечиха», построенный въ Финляндіи въ 1871 году. Затѣмъ, въ 1874 году, шкуна «Полярная Звѣзда» отправилась изъ Архангельска въ Кронштадтъ для исправленій по корпусу и механизму, а въ 1876 году изъ Кронштадта была послана винтовая желѣзная шкуна «Баканъ», которая и до сихъ поръ находится въ Архангельскѣ. Послѣ исправленія въ Кронштадтѣ, шкуна «Полярная Звѣзда» возвратилась въ Архангельскъ въ 1877 году. Такимъ образомъ, къ 1 января 1880 года, состоятъ въ бѣломорской флотиліи слѣдующія паровыя суда:

- 1) желѣзная винтовая шкуна «Баканъ», построен-



ная въ Англіи въ 1857 году и вооруженная двумя 4-хъ фунтовыми наръзными пушками;

2) деревянная винтовая шкуна «Полярная Звѣзда», построенная въ Архангельскѣ въ 1862 году и исправлявшаяся въ Кронштадтѣ въ 1876 году; она имѣетъ два 3-хъ фунтовыхъ фалконета;

и 3) желѣзный винтовый барказъ «Кузнечиха».

На основаніи 8 ст. туркменчайскаго трактата съ Персіей, никакая другая держава, кромѣ Россіи, не можетъ имѣть въ Каспійскомъ морѣ военныя суда. Этимъ постановленіемъ опредѣляется прежде всего составъ каспійской флотиліи; но, не менѣе того, еще разныя другія обстоятельства имѣли на это вліяніе. Такъ, до крымской войны, когда у насъ былъ многочисленный черноморскій флотъ и цѣлый рядъ укрѣпленій на восточномъ берегу, сообщенія съ Кавказомъ производились большею частію по Черному и Азовскому морямъ. Въ это время въ Каспійскомъ морѣ мы содержали небольшую военную силу только для покровительства нашимъ рыбнымъ промысламъ и для усмиренія хищныхъ туркменъ. Во время крымской войны оказалось необходимымъ посылать войска, снаряды и провіантъ на Кавказъ по Каспійскому морю, для чего потребовалось значительно усилить средства флотиліи.

Впослѣдствіи, по учрежденіи въ 1859 году частной пароходной компаніи «Кавказъ и Меркурій», которая приняла на себя доставку казенныхъ грузовъ на Кавказъ, отъ морскаго министерства отошла обязанность

Каспійская флотилія.

содержать въ Каспійскомъ морѣ многочисленныя казенныя перевозочныя средства, и это доставило возможность уменьшить число колесныхъ пароходовъ. Въ 1865 году, каспійская флотилія состояла изъ слѣдующихъ паровыхъ судовъ: 3 винтовыя канонерскія лодки, имѣющія боевое значеніе; 4 винтовыя шкуны; 1 паровой транспортъ; 7 малыхъ колесныхъ пароходовъ и 4 паровыхъ барказа; всего 19 паровыхъ судовъ, съ общимъ числомъ 1376 паровыхъ силъ и 69 орудій. Но, къ сожалѣнію, нельзя не замѣтить, что качественное состояніе многихъ изъ этихъ судовъ было очень неудовлетворительно; такъ, четыре винтовыя желѣзныя шкуны: «Персіянинъ», «Хивинецъ», «Бухарецъ» и «Курдъ», составлявшія тогда вмѣстѣ съ тремя деревянными канонерскими лодками: «Тюлень», «Съкира» и «Пицаль», главную боевую силу каспійской флотиліи, имѣли большіе недостатки какъ по морскимъ качествамъ, такъ и по механизмамъ. Шкуны были построены изъ желѣза и изготовлены вмѣстѣ съ механизмами въ 1859 году на нижегородской машинной фабрикѣ. Неудовлетворительность же этой флотиліи происходила главнымъ образомъ отъ того, что суда были построены въ то время, когда у насъ только водворялось желѣзное судостроеніе, такъ что суда эти были первыми нашими опытами въ новомъ и крайне трудномъ дѣлѣ. Наконецъ, требованія отъ каспійской флотиліи были въ прежнее время совсѣмъ другія, чѣмъ въ послѣднее. Кавказъ въ ту пору не былъ еще замиренъ, наши суда должны



были удовлетворять не только военнымъ цѣлямъ, но служить для транспортированія войскъ и грузовъ и даже исполнять почтовую службу. Кромѣ того, такъ какъ главное управленіе дѣлами каспійской флотиліи сосредоточивалось тогда въ астраханскомъ портѣ, лежавшемъ выше мелководнаго устья Волги за 100 верстъ отъ моря, то желаніе соединить въ судахъ столь мало согласующіяся условія и требованія—служить въ одно и тоже время цѣлямъ военнымъ и транспортнымъ, плавать въ открытомъ морѣ и по рѣчнымъ мелководіямъ,—вовлекли составителей и исполнителей проектовъ, при новости дѣла, въ промахи.

Послѣ личнаго осмотра и плаванія Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала по Каспійскому морю въ 1870 году, выработался окончательный проектъ состава каспійской флотиліи. По отношенію къ судовой дѣятельности, Каспійское море раздѣлено на двѣ части: сѣверную и южную, рубежомъ между которыми назначена линія, проведенная отъ острова Чечня до мыса Тюбъ-Карагана. Характеромъ дѣятельности судоходства на каждой изъ этихъ двухъ частей и условіями мѣстности опредѣлены составъ и назначеніе тѣхъ военныхъ морскихъ силъ, которыя потребно имѣть на нихъ. Сѣверная часть моря, повсемѣстно мелководная и принимающая въ себя три большія рѣки: Волгу, Уралъ и Эмбу, служитъ ареною рыболовства и требуетъ главнымъ образомъ полицейскаго надзора на рыбныхъ промыслахъ и защиты рыбопромышленниковъ отъ нападений кир-

гизовъ. Наблюденіе за рыбными промыслами не входитъ въ программу дѣйствій нашего военнаго флота, но не можетъ и обойтись безъ его помощи, такъ какъ требуетъ отъ исполнителей специальной морской подготовки и познаній. Вслѣдствіе этого, морское министерство тогда же обратило вниманіе на положеніе этого вопроса министровъ внутреннихъ дѣлъ и государственныхъ имуществъ, предложивъ, при созданіи такой небольшой флотилии для полицейскаго надзора, содѣйствіе морскаго министерства какъ техническими свѣдѣніями, такъ и назначеніемъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ.

Южная часть Каспійскаго моря, глубокая на серединѣ и мелкая около береговъ, окаймленная, кромѣ русскихъ владѣній, еще побережьемъ чужаго государства, служить средствомъ для транзита грузовъ, идущихъ изъ Персіи и Кавказа въ Россію и обратно, и можетъ сдѣлаться въ недалекомъ будущемъ главнымъ путемъ нашей торговли съ Хивой, Бухарой и другими землями средней Азіи. Слѣдовательно, здѣсь военныя суда должны имѣть назначеніемъ защиту русской торговли и, кромѣ того, здѣсь же могутъ представляться флотилии случаи военныхъ дѣйствій и различныя операціи совмѣстно съ сухопутными войсками. Такимъ образомъ, флотилии въ южной части Каспійскаго моря назначено состоять изъ судовъ, соединяющихъ въ себѣ морскія и боевыя достоинства съ возможностью приближаться къ берегамъ и съ исполненіемъ обязанностей крейсерской и стан-



ціонерной службы. Руководствуясь этими соображеніями и пользуясь перенесеніемъ въ 1867 году главнаго порта на Каспійскомъ морѣ изъ Астрахани въ Баку, морское министерство признало необходимымъ имѣть въ составѣ флотиліи, въ южной части Каспійскаго моря, слѣдующія суда: шесть винтовыхъ шкунъ, двѣ колесныя яхты, одинъ буксирный колесный пароходъ, четыре паровыя барказа и пять баржъ. Къ 1-му января 1880 года, каспійская флотилія состояла изъ слѣдующихъ судовъ:

Три винтовыя канонерскія лодки: «Тюлень», «Сѣкира» и «Пицаль». Изъ нихъ «Тюлень», съ машиной въ 40 силъ, построена во Франціи въ 1860 году изъ дуба и тика; капитально исправлена въ 1877 году по корпусу и механизму въ Баку. Артиллерія состоитъ изъ двухъ 4-хъ фунтовыхъ наръзныхъ пушекъ и одного 30-ти фунтоваго гладкостѣннаго орудія. «Сѣкира» и «Пицаль» построены изъ желѣза въ 1866 году на воткинскомъ заводѣ, по одинаковымъ чертежамъ, и снабжены машинами въ 70 силъ, къ которымъ въ 1876 году были сдѣланы приспособленія для отопленія котловъ нефтяными остатками. Обѣ лодки вооружены наръзной артиллеріей, состоящей изъ одного 6-ти дюймоваго орудія и двухъ 4-хъ фунтовыхъ пушекъ.

Три винтовыя желѣзныя шкуны: «Персіянинъ», «Хивинецъ» и «Лоцманъ». Двѣ первыя построены по одинаковымъ чертежамъ въ 1859 году, съ машинами въ 60 силъ, на нижегородской фабрицѣ. «Хиви-

нецъ» капитально исправлена въ 1866 году, а «Персіянинъ»—въ 1877 году. Обѣ шкуны имѣютъ по четыре 4-хъ фунтовыхъ наръзныхъ пушки. «Лощманъ», съ машиной въ 22 силы, построена въ 1876 году на воткинскомъ заводѣ, и предназначена специально для маячной части. На этихъ трехъ шкунахъ сдѣланы въ послѣднее время приспособленія для отопленія котловъ нефтяными остатками.

Пять желѣзныхъ колесныхъ парохода: «Насръ-Эддинъ-Шахъ» (яхта), «Уралъ», «Араксъ», «Баку» и «Чикишляръ», съ машинами отъ 30 до 160 силъ и съ водоизмѣщеніемъ отъ 115 до 537 тоннъ. Всѣ они, за исключеніемъ «Аракса» и «Чикишляра», построены на частныхъ заводахъ на югѣ Россіи; «Араксъ» же и «Чикишляръ» построены въ Англіи. На пароходѣ «Насръ-Эддинъ-Шахъ» установлено шесть, на «Уралѣ» двѣ 4-хъ фунтовыхъ наръзныхъ пушки. Кромѣ «Аракса», остальные пароходы имѣютъ приспособленія для отопленія котловъ нефтяными остатками.

Три винтовые барказа: «Проворный», «Быстрый» и «Скорый». Два первые, съ машинами въ 15 силъ, построены по однимъ чертежамъ изъ желѣза въ Швеціи въ 1861 году, а послѣдній, съ машиною въ 8 силъ, построенъ изъ стали въ Англіи въ 1860 году.

Такимъ образомъ, каспійская флотилія въ настоящее время заключаетъ въ своемъ составѣ: 14 паровыхъ судовъ, имѣющихъ въ общей сложности 35



орудій и 818 паровыхъ силъ. Изъ сравненія этого числа судовъ съ предположенными по программѣ 1870 года, видно, что флотиліи недостаетъ еще трехъ винтовыхъ шкунъ, которыя въ настоящее время замѣнены тремя лодками. Вообще же, хотя боевой составъ каспійской флотиліи не удовлетворяетъ многимъ современнымъ требованіямъ, но, при нашемъ исключительномъ господствѣ на Каспійскомъ морѣ, такое обстоятельство можетъ быть терпимо еще нѣкоторое время.

Первое паровое судно, вошедшее въ составъ сибирской флотиліи, была винтовая желѣзная шкуна «Востокъ», съ машиною въ 40 силъ, купленная въ Англіи и прибывшая къ берегамъ Сибири въ 1853 году. Затѣмъ, послѣ крымской войны, къ шкунѣ «Востокъ» прибавились съ 1856 по 1866 годъ 18 разныхъ пароходовъ, изъ которыхъ только одинъ «Америка», построенный изъ дуба въ Нью-Йоркѣ въ 1856 году, съ машиною въ 140 силъ, водоизмѣщеніемъ 554 тонна и со среднимъ углубленіемъ 8½ футъ, считался морскимъ пароходомъ, а остальные были рѣчные пароходы, для плаванія по рѣкѣ Амуръ и ея притокамъ. Рѣчные пароходы построены изъ желѣза, преимущественно въ Европѣ и Америкѣ, откуда доставлены въ частяхъ и собраны мѣстными средствами на Амурѣ. Они имѣли полное образованіе въ подводной части, съ самымъ малымъ углубленіемъ, отъ 1 до 6 футъ, и съ машинами отъ 30 до 100 силъ. Нѣкоторые изъ нихъ имѣли даже по одному гребному колесу въ кормовой части.

Сибирская флотилія.

Въ 1859 году прибыли къ берегамъ Сибири два винтовыхъ транспорта «Японецъ» и «Манджуръ», построенные въ 1858 году въ Нью-Йоркѣ, изъ дуба съ частью сосны и краснаго дерева. Первый имѣетъ водоизмѣщеніе 1534 тонна и машину въ 300 силъ; второй—водоизмѣщеніе 816 тоннъ и машину въ 150 силъ.

Кромѣ шкуны «Востокъ», для сибирской флотиліи были еще построены слѣдующія желѣзныя и винтовыя шкуны: «Сахалинъ» въ концѣ 1861 года въ Гамбургѣ, «Алеутъ» въ 1862 году въ Петербургѣ, «Ермакъ» и «Тунгузъ» въ 1870 году въ Петербургѣ.

Канонерскихъ винтовыхъ лодокъ числится въ сибирской флотиліи 4; изъ нихъ: «Моржъ» построена во Франціи въ 1860 году, изъ дуба и тика; «Соболь» и «Горностаѣ» построены въ Финляндіи въ 1863 году, изъ дуба, тика и сосны, и только одна лодка «Нерпа», послѣ весьма продолжительныхъ задержекъ, была построена въ Николаевскѣ на Амурѣ, въ 1877 году, мѣстными средствами, изъ дуба и лиственницы.

Наконецъ, клиперъ «Абрекъ», построенный въ Финляндіи изъ дерева въ 1860 году и тимберованный въ Кронштадтѣ въ 1870 году, былъ зачисленъ въ составъ сибирской флотиліи, по прибытіи его туда въ 1872 году. Собственно боевая сила сибирской флотиліи состоитъ въ настоящее время изъ клипера «Абрекъ» и четырехъ поименованныхъ лодокъ.



Такимъ образомъ, въ общемъ составѣ сибирской флотиліи числятся къ 1 января 1880 году слѣдующія суда, за исключеніемъ выбывшихъ изъ судового списка по разнымъ причинамъ:

Клиперъ «Абрекъ», снабженный машиною въ 300 номинальныхъ силъ и вооруженный наръзной артиллеріей изъ трехъ 6-ти дюймовыхъ орудій и четырехъ 4-хъ фунтовыхъ пушекъ.

Четыре морскія канонерскія лодки; изъ нихъ «Моржъ» и «Нерпа» вооружены по одному 6-ти дюймовому наръзному орудію и по четыре 9-ти и 4-хъ дюймовыхъ пушки; «Соболь» и «Горностаѣ» имѣютъ по два 6-ти дюймовыхъ орудія и по четыре 4-хъ фунтовыхъ пушки.

Три винтовые шкуны: «Востокъ», «Ермакъ» и «Тунгузъ», вооруженныя по четыре 4-хъ фунтовыхъ наръзныхъ пушки.

Два винтовые транспорта «Японецъ» и «Манджуръ»; изъ нихъ первый имѣетъ два 10-ти фунтов. единорога, а второй—два 4-хъ фунтов. наръзные пушки.

Пять малыхъ пароходовъ и четыре паровыхъ барказа.

Такимъ образомъ сибирская флотилія въ настоящее время состоитъ изъ 19 паровыхъ судовъ разнаго ранга, имѣющихъ въ общей сложности 43 орудія и 1650 паровыхъ силъ.

Аральская флотилія сооружалась постепенно и состоитъ въ настоящее время изъ слѣдующихъ шести пароходовъ, имѣющихъ въ общей сложности 217 паровыхъ силъ и вооруженныхъ 13 орудіями:

Аральская флотилія.

«Перовскій» построенъ изъ желѣза въ Швеціи, въ 1853 году, имѣетъ машину въ 40 силъ, водоизмѣщеніе 140 тоннъ, и наибольшее углубленіе  $3\frac{1}{2}$  фута. Артиллерія его состоитъ изъ одного 10-ти фунтоваго единорога и одной 4-хъ фунтовой наръзной пушки.

«Араль» и «Сырѣ-Дарья», съ машинами въ 40 и 20 силъ, строились одновременно въ 1862 году въ Англіи, изъ желѣза; они имѣютъ по одному гребному колесу въ кормовой части судна и вооружены: «Араль»—двумя 10-ти фунтовыми единорогами, а «Сырѣ-Дарья»—однимъ такимъ же единорогомъ; наибольшее углубленіе перваго 3 фута и водоизмѣщеніе 194 тонна, а втораго углубленіе  $2\frac{1}{2}$  фута и водоизмѣщеніе 70 тоннъ.

«Самаркандъ» построенъ изъ желѣза въ Бельгіи, въ 1866 году; онъ имѣетъ машину въ 70 силъ, среднее углубленіе 2 фута, водоизмѣщеніе 154 тонна и артиллерію изъ шести орудій: два 10-ти фунтовые единорога, двѣ 6-ти фунтовыя каронады и двѣ 4-хъ фунтовыя наръзныя пушки.

«Ташкентъ» построенъ изъ желѣза, на воткинскомъ заводѣ, въ 1870 году; онъ имѣетъ машину въ 35 силъ, наибольшее углубленіе  $2\frac{3}{4}$  фута, водоизмѣщеніе 86 тоннъ и вооруженъ однимъ 10-ти фунтовымъ единорогомъ.

Наконецъ, паровой желѣзный барказъ «Обручевъ» построенъ въ 1852 году въ Швеціи, по одновременному заказу съ пароходомъ «Перовскій». Онъ имѣетъ машину въ 12 силъ, наибольшее углубленіе  $2\frac{3}{4}$  фута и водоизмѣщеніе 16 тоннъ.



Кромѣ того имѣются: 9 парусныхъ морскихъ баржъ и около 30 грузовыхъ и разныхъ наименованій судовъ, а также желѣзный плавучій докъ изъ двухъ понтоновъ, построенный въ Англіи въ 1860 году.

## ГЛАВА IX.

### БРОНЕНОСНЫЙ ФЛОТЪ.—КРЕИСЕРЫ.—МИНОНОСКИ.

Броненосное судостроеніе дѣлаетъ переворотъ въ наукѣ кораблестроенія и морской практикѣ.

Никогда ни одно открытіе ума человѣческаго въ дѣлѣ морской науки и практики не получало осуществленія съ такою необыкновенною быстротою и въ такихъ разнообразныхъ формахъ, какъ броненосное судостроеніе, и подобное явленіе находитъ вполне естественное объясненіе въ чрезвычайной важности самаго изобрѣтенія. Послѣдствіемъ перваго состязанія броненосца съ деревянными судами на гамптонскомъ рейдѣ былъ переворотъ въ самыхъ основахъ нападенія и защиты въ морской войнѣ. Морскія державы, считавшія себя могущественными въ морѣ, вдругъ увидѣли, что онѣ почти вовсе беззащитны, если не примутъ рѣшительныхъ мѣръ къ созданію броненосныхъ флотовъ, и началась поспѣшная, лихорадочная дѣятельность, какъ скорѣе и удачнѣе достигнуть по видимому недостижимаго: имѣть суда обшитыя броней, которую не могли бы пробивать удары самой



сильной артиллеріи, и имѣть въ тоже время артиллерію, которая пронизывала бы самую толстую броню. Началось то безконечное соперничество кораблестроенія и артиллеріи, которое повело къ самымъ остроумнымъ и неожиданнымъ открытіямъ и изобрѣтеніямъ. Благодаря имъ, современный броненосный корабль, со всѣми разнообразными своими приспособленіями, представляетъ чрезвычайно сложную боевую машину, и никогда еще не было такого разнообразія въ типахъ военныхъ судовъ, какъ въ настоящее время. Въ преслѣдованіи этой цѣли, корабельная архитектура была поколеблена въ самыхъ существенныхъ своихъ основахъ, и не мало понадобилось бы времени, чтобы только перечислить измѣненія въ устройствѣ и объяснить причины, вызвавшія измѣненія въ существующихъ современныхъ броненосцахъ отъ монитора до броненоснаго корабля и поповокъ. Борьба между броней и артиллеріею все еще продолжается; относительно выгоднѣйшаго типа броненосныхъ судовъ идутъ споры: наука и практика еще не сказали по этому предмету послѣдняго слова и вопросъ остается открытымъ. Новыя орудія морской войны—мины, еще болѣе усложнили науку и практику военно-морскаго дѣла.

### *1) Броненосный флотъ въ Балтійскомъ морѣ.*

Первое появленіе обшитыхъ броней судовъ относится ко времени крымской войны. Первое бомбар-

Крымская война вызвала постройку судовъ, об-

дированіе Севастополя соединеннымъ англо-французскимъ флотомъ, 5 октября 1854 года, показало союзникамъ, что деревянные ихъ суда могутъ быть легко сожжены и уничтожены въ борьбѣ противъ нашихъ береговыхъ укрѣпленій, вооруженныхъ достаточнымъ числомъ бомбическихъ пушекъ; что средства ихъ далеко недостаточны для нанесенія существеннаго вреда хорошо устроеннымъ и вооруженнымъ сухопутнымъ батареямъ, и что желѣзная, почти несокрушимая стойкость геройскихъ защитниковъ нашихъ южныхъ окраинъ, требуетъ такой же желѣзной защиты военныхъ судовъ.

Европейская система постройки броненосныхъ судовъ.

Все это побудило нашихъ враговъ сдѣлать опытъ для защиты судовъ желѣзными плитами, которыя могли бы выдерживать тяжелые удары разрушительныхъ бомбъ, и уже въ 1854 году во Франціи приступили къ постройкѣ изъ дерева трехъ броненосныхъ плавучихъ батарей: «Lave», «Dévastation» и «Tonpante», предназначавшихся для атаки русскихъ береговыхъ укрѣпленій на Черномъ морѣ. Длина ихъ была 167 футъ, ширина 42,6 фута, углубленіе въ водѣ 9 футъ, водоизмѣщеніе 1825 тоннъ, образованіе подводной части очень полное. Онѣ имѣли весьма слабосильныя паровыя машины, не дававшія имъ болѣе  $5\frac{1}{2}$  узловъ хода при благопріятныхъ условіяхъ; артиллерія ихъ состояла изъ 16-ти 50-ти фунтовыхъ гладкостѣнныхъ пушекъ. Для доставленія этимъ батареямъ неуязвимости, деревянные борта ихъ были покрыты броней, состоявшею изъ желѣзныхъ 4-хъ



дюймовыхъ плитъ; палуба ихъ, для противодѣйствія навѣснымъ выстрѣламъ, была тоже покрыта желѣзными листами.

Построенныя такимъ образомъ три батареи явились въ 1855 году въ Черное море брать нашу небольшую и слабо вооруженную крѣпость Кинбурнъ. Хотя Кинбурнъ можно было бы взять почти также легко и неброненосными судами, но тѣмъ не менѣе удачное участіе броненосныхъ батарей въ бомбардированіи и взятіи Кинбурна было торжественно объявлено всему свѣту и имена этихъ слабыхъ родоначальниковъ нынѣшнихъ грозныхъ броненосцевъ навсегда останутся памятными въ исторіи броненоснаго судостроенія.

Англичане, имѣя намѣреніе атаковать Кронштадтъ въ 1856 году, построили семь желѣзныхъ плавучихъ батарей со слѣдующими относительными размѣреніями: длина между перпендикулярами отъ  $172\frac{1}{2}$  до 187 футъ; наибольшая ширина отъ 45 до  $48\frac{1}{4}$  футъ; среднее углубленіе отъ  $8\frac{1}{2}$  до  $8\frac{3}{4}$ ; водоизмѣщеніе отъ 1693 до 1973 тоннъ; сила машины отъ 150 до 200 силъ; артиллерія отъ 14 до 16 орудій 68-ми фунтоваго калибра; скорость хода отъ  $6\frac{1}{2}$  до 7 узловъ. Борты этихъ батарей были покрыты желѣзными плитами въ  $3\frac{1}{2}$  дюйма, положенными на тиковую подкладку толщиною 6 дюймовъ. Но батареямъ этимъ не привелось подвергнуться боевому испытанію.

Франція, воспользовавшись первенствомъ постройки своихъ броненосныхъ батарей и удачнымъ боевымъ ихъ испытаніемъ подъ Кинбурномъ, приступила тот-

часть послѣ крымской войны къ разработкѣ чертежей и постройкѣ изъ дерева одновременно трехъ бортовых, мореходныхъ, броненосныхъ фрегатовъ. Изъ нихъ «La Gloire» былъ спущенъ на воду въ ноябрѣ 1859 года и предназначался быть, по выраженію его строителя, *львомъ въ стадѣ овецъ*, т. е. между деревянными судами. Въ Англіи сначала отнеслись весьма недовѣрчиво къ совершавшемуся тогда во Франціи перевороту въ военномъ судостроеніи, думая, что Французы будутъ въ состояніи выстроить не мореходные броненосцы, а только плавучія батареи для защиты береговъ. Но вскорѣ, убѣдившись въ противномъ и увидя, что быстрое сооруженіе французскаго броненоснаго флота можетъ, хотя и временно, вредно повліять на морское владычество Великобританіи, англичане воспользовались богатыми средствами своихъ казенныхъ адмиралтействъ и частныхъ судостроителей и въ теченіи 1859 года приступили къ постройкѣ изъ желѣза на частныхъ верфяхъ четырехъ бортовых мореходныхъ фрегатовъ, изъ которыхъ «Warrior», заложенный въ маѣ 1859 года, былъ первымъ спущенъ на воду въ декабрѣ 1860 года.

Обѣ европейскія державы, при постройкѣ своихъ первыхъ броненосцевъ, имѣли въ виду, чтобы суда эти по своей формѣ не далеко отступали отъ формы прежнихъ военныхъ судовъ и чтобы новыя броненосныя суда непременно отвѣчали всѣмъ требованіямъ и случайностямъ морской службы и годились бы, подобно прежнимъ деревяннымъ судамъ, какъ для плава-



нія въ океанахъ, такъ и для линейнаго боя и для атаки крѣпостей.

Не таковы были первыя попытки по броненосному судостроенію въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ. До 1861 года, въ Сѣверной Америкѣ не было ни одного судна покрытаго бронею. Но въ этомъ году тамъ послѣдовалъ разрывъ между сѣверными и южными штатами, и сѣверо-американцы, по совѣту особой комисіи, приступили къ постройкѣ трехъ броненосныхъ судовъ по разнымъ образцамъ. Въ числѣ ихъ было проектированное извѣстнымъ Эриксономъ желѣзное судно, названное «Monitor», съ одной вращательной башней, въ которой назначалось поставить два 11-ти дюймовыхъ гладкостѣнныхъ орудія. Главныя его размѣренія были слѣдующія:

Появленіе перваго монитора въ Сѣверной Америкѣ.

Наибольшая длина по верхней палубѣ . 173 ф.

Наибольшая ширина палубы съ броней 41 ф. 6 д.

Высота палубы отъ воды отъ . . . 2 до 3 ф.

Длина подводнаго желѣзнаго корпуса . 127 ф.

Ширина его . . . . . 36 — 2 д.

Углубленіе въ водѣ . . . . . 10 —

Носовой свѣсъ брони . . . . . 14 —

Кормовой — — . . . . . 32 —

Водоизмѣщеніе . . . . . 780 тоннъ.

Бортовая броня была толщиною 5 дюймовъ и состояла изъ одно-дюймовыхъ желѣзныхъ листовъ, положенныхъ и скрѣпленныхъ одинъ съ другимъ. Машина его приводила въ движеніе одинъ четырехъ-лопастной винтъ.

Характеристи-  
ческія особен-  
ности монитора.

Такимъ образомъ «Monitor» представлялъ собою вполне своеобразное и весьма оригинальное судно. Это былъ плотъ, по срединѣ котораго поставлена вращающаяся башня съ двумя орудіями. Плотъ этотъ помѣщенъ на желѣзный корпусъ судна, который составляетъ только подводную часть и не выходитъ на поверхность воды, надъ которой возвышается только часть пласта и на немъ башня, рулевая рубка и дымовая труба. Въ подводной части корпуса, раздѣленной на нѣсколько непроницаемыхъ для воды отдѣлений, заключается главный судовой механизмъ, котлы, каюты, жилое помѣщеніе для команды, крѣйтъ-камера, бомбовый погребъ и проч. Отказавшись отъ высокихъ бортовъ, для защиты которыхъ потребовалась бы громадной тяжести броня, Эриксонъ достигъ на «Monitor'ѣ» слѣдующихъ выгодъ, сравнительно съ обыкновенными бортовыми броненосными судами:

- 1) незначительность цѣли, представляемой имъ непріятельскимъ выстрѣломъ;
- 2) возможность ставить на него орудія такихъ размѣровъ, которыхъ въ то время не могли выдерживать бортовые броненосцы, вооруженные артиллеріей вдоль борта;
- 3) возможность защищать надводную часть судна, открытую непріятельскимъ выстрѣломъ, самой толстой броней, безъ вреда качествамъ судна, чего нельзя сдѣлать на бортовыхъ броненосцахъ;
- 4) башенныя орудія, закрытыя вмѣстѣ съ прислугой отъ непріятельскихъ выстрѣловъ, обладаютъ кру-



говымъ обстрѣломъ по горизонту и занимають на суднѣ такое положеніе, гдѣ обусловливается большее спокойствіе судна и возможность дѣйствовать изъ орудій въ такую погоду, когда бортовое батарейное судно не будетъ въ состояніи открыть свои пушечные порты;

и 5) сравнительно малое углубленіе въ водѣ, дешевизна и скорость постройки.

«Monitor» былъ заложенъ 25 октября 1861 года и приготовленъ къ плаванію 6 марта 1862 года.

Въ тоже время отдѣлившіеся отъ американскаго союза южные штаты признали необходимымъ изготовить броненосное судно и съ этой цѣлью, захвативъ въ Норфолькѣ винтовой, деревянный, 50 пушечный фрегатъ «Merrimack», они по европейскому образцу передѣлали его въ броненосное судно, съ наклоненными подъ угломъ 25° бортами, въ которыхъ были прорѣзаны пушечные порты.

Сраженіе «Меримака» съ «Мониторомъ» и его послѣдствія.

Въ предыдущей главѣ уже разсказано о пораженіи, которое «Merrimack» нанесъ 8-го марта 1862 года сѣверо-американской эскадрѣ на гамптонскомъ рейдѣ, доказавъ полное безсиліе неброненосныхъ судовъ въ борьбѣ съ броненосными. Явившись на этотъ рейдъ въ то время, когда тамъ находились четыре сѣверо-американскихъ фрегата и одинъ корветъ, «Merrimack» въ короткое время уничтожилъ одинъ фрегатъ и корветъ, избилъ совершенно другой фрегатъ и конечно уничтожилъ бы всѣ остальные суда, если бы темнота вечера не заставила его удалиться въ Норфолькъ, чтобы на слѣдующій день возвратиться обратно на

тотъ же рейдъ, для окончательнаго пораженія оставшихся въ цѣлости сѣверо-американскихъ деревянныхъ судовъ. Дѣйствительно, 9 марта въ 6 часовъ утра, «Merrimack» снова вышелъ на гамптонскій рейдъ, но здѣсь, на этотъ разъ, побѣдоносному взору его командира и команды представилось какое-то страннаго вида маленькое суденышко, невиданное нигдѣ до тѣхъ поръ и послужившее имъ предметомъ забавнаго любопытства и смѣха. Суденышко это былъ «Monitor», который только въ 2 часа ночи 9 марта прибылъ изъ Нью-Йорка. «Merrimack» уменьшилъ ходъ и остановился, чтобы осмотрѣть своего новаго противника и подивиться дерзости этого суденышка, которое, не представляя собой никакой видимой силы и боевыхъ средствъ, рѣшилось такъ смѣло выйти на встрѣчу врагу, въ могущество котораго тогда никто не могъ сомнѣваться. Черезъ нѣсколько минутъ, «Merrimack» открылъ по «Monitor'у» огонь изъ своихъ огромныхъ орудій и такимъ образомъ начался знаменитый въ новѣйшихъ морскихъ лѣтописяхъ бой, продолжавшійся болѣе трехъ часовъ на самомъ близкомъ разстояніи, причемъ оба противника прибѣгали нѣсколько разъ къ помощи тараненія другъ друга. Результатомъ такого, нигдѣ неслыханнаго боя, къ изумленію всего міра, было то, что «Monitor» остался невредимымъ, а «Merrimack» принужденъ былъ удалиться съ рейда въ Норфолькъ со столь значительными поврежденіями, что сами южане должны были вскорѣ уничтожить его.



Очевидно, никакое другое испытаніе не могло лучше выяснитъ всѣхъ преимуществъ и боевыхъ достоинствъ новаго башеннаго судна, которое, хотя также имѣло и свои большіе недостатки, но, по идеѣ своей постройки, какъ нельзя болѣе своевременно въ критическую минуту отвѣтило потребностямъ союзнаго американскаго правительства. Имя перваго броненосца этого типа сдѣлалось для американцевъ нарицательнымъ. Съверо-американское правительство немедленно же приступило къ постройкѣ четырехъ разрядовъ мониторовъ, въ коихъ оно такъ сильно нуждалось для прибрежной войны, для атаки фортвъ, гаваней и для содѣйствія сухопутнымъ войскамъ по направленіямъ большихъ рѣкъ. Увеличивъ чертежи своего перваго монитора и совершенствуя ихъ по указаніямъ опыта, американцы въ короткое время увеличили боевую силу этихъ судовъ до такихъ предѣловъ, что къ концу войны, подъ вліяніемъ побѣдъ и несомнѣнныхъ заслугъ своего флота, они пришли къ твердому убѣжденію въ возможности употреблять мониторы не только для плаванія и дѣйствій около береговъ, но и въ открытомъ морѣ. Для доказательства справедливости своего убѣжденія, американцы въ 1866 году рѣшились послать въ дальнее плаваніе два лучшихъ и сильныхъ монитора: «Монаднок» и «Міантонотом»—перваго изъ Филадельфіи въ С.-Франциско чрезъ Магеллановъ проливъ, а втораго въ Европу, Россію и обратно. Эти мониторы, въ сопровожденіи конвоировъ, благополучно совершили

переходы черезъ океанъ и исполнили данныя имъ порученія.

Начало постройки броненосныхъ судовъ для русскаго флота.

Постройка и боевое испытаніе мониторовъ, сраженія на гамптонскомъ рейдѣ и другія во время американской междоусобной войны, не только выдвинули во всѣхъ европейскихъ морскихъ державахъ вопросъ о броненосномъ судостроеніи на первый планъ, не только заставили ихъ обратить серьезное вниманіе на башенные броненосцы вообще, но и скоро привели инженеровъ къ заключеніямъ о несовмѣстимости всѣхъ требуемыхъ отъ военныхъ судовъ условій въ одномъ суднѣ, о необходимости раздѣленія судовъ на спеціальныя типы, каждый со своимъ особымъ назначеніемъ. Для плаванія въ океанахъ и линейнаго боя было тогда рѣшено оставить бортовые рангоутные броненосцы, покрытые броней умѣренной толщины, а для прибрежной войны (т. е. для атаки и обороны портовъ и гаваней) строить башенные броненосцы, оказавшіеся способными носить броню самой большой толщины и орудія самаго большого калибра. Изложенныя обстоятельства были главной причиной появленія множества различныхъ проектовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ различныхъ типовъ броненосныхъ судовъ и системъ ихъ постройки.

Мы внимательно слѣдили за всѣмъ, что дѣлалось за границую въ военномъ судостроеніи, и Его Императорское Высочество Генераль-Адмираль, начиная съ 1858 года, неоднократно докладывалъ Государю Императору, а равно при ежегодномъ разсмотрѣніи



смѣты морскаго министерства обращать вниманіе государственнаго совѣта о начинающемся новомъ важномъ переворотѣ въ морскомъ судостроеніи и о необходимости введенія въ нашѣмъ флотѣ броненосныхъ судовъ. Вслѣдствіе затруднительнаго положенія государственнаго казначейства, мы принуждены были ограничиваться до 1861 года только производствомъ предварительныхъ опытовъ надъ желѣзными плитами и листами, получаемыми съ нашихъ лучшихъ горныхъ заводовъ. Результаты этихъ опытовъ, по сравненію съ иностранной желѣзной промышленностью, ясно показали, что наши лучшіе заводы не были въ то время въ состояніи отвѣчать требованіямъ морскаго министерства, но не по качеству металловъ, а по младенческому состоянію технической выдѣлки и производства желѣза. Въ 1861 году морское министерство сдѣлало первый опытъ постройки небольшой броненосной лодки, названной «Опытъ». Она была построена въ Петербургѣ съ подряда изъ англійскаго и частью русскаго желѣза, но имѣла только одинъ носовой брустверъ обшитымъ броней въ  $4\frac{1}{2}$  дюйма, на тиковой подкладѣ въ 12 дюймовъ.

Въ 1861 году сравнительное положеніе нашего флота съ иностраннымъ уже до того измѣнилось, вслѣдствіе постройки броненосцевъ, что медлить было невозможно, и Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ рѣшился, не ожидая особыхъ на этотъ предметъ ассигнованій, обратить на броненосное судостроеніе всѣ

Батарея „Пер-  
венецъ“.

средства нашей ограниченной смѣты, отодвинувъ на второй планъ даже самыя настоятельныя потребности морскаго вѣдомства, какъ напримѣръ заграничное и внутреннее практическія плаванія. Въ этомъ году былъ заказанъ въ Англіи первый нашъ броненосецъ, батарея «Первенецъ». Она строилась изъ англійскаго желѣза и обшита броней въ 4½ дюйма на серединѣ борта и 4 дюйма при оконечностяхъ судна. Артиллерія ея первоначально состояла изъ 24-хъ 60-ти фунтовыхъ гладкостѣнныхъ пушекъ, которыя потомъ были замѣнены 16-ю преимущественно 8-ми и 6-ти дюймовыми нарезными пушками, для чего потребовалось произвести значительныя передѣлки въ бортахъ и внутри судна. Батарея «Первенецъ» была спущена на воду въ маѣ и приведена въ Кронштадтъ въ августѣ 1863 года; она имѣетъ слѣдующія размѣренія:

|                                     |             |
|-------------------------------------|-------------|
| Длина между перпендикулярами . . .  | 220 ф.      |
| Наибольшая ширина съ броней . . .   | 53 —        |
| Среднее углубленіе . . . . .        | 14 — 6 д.   |
| Водоизмѣщеніе . . . . .             | 3277 тоннъ. |
| Сила машины { номинальная . . . . . | 300         |
| { индикаторная . . . . .            | 1067        |
| Стоимость корпуса . . . . .         | 916,981 р.  |
| — машины . . . . .                  | 154,549 —   |

Соображенія  
морскаго минис-  
терства при на-  
чаль сооруже-  
нашаго броненос-  
наго флота.

При сооруженіи этого первого нашего броненосца Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ руководствовался слѣдующими соображеніями, которыя удостоились Высочайшаго одобренія:

- 1) Священный долгъ защиты отечества налагаетъ



на морское вѣдомство обязанность заботиться о безопасности нашихъ береговъ; поэтому необходимо обратить прежде всего всѣ средства на созиданіе силъ оборонительныхъ, для охраненія доступовъ къ нашимъ прибрежьямъ, и потомъ уже начать сооруженіе судовъ, предназначенныхъ для нападенія и могущихъ переплывать моря и океаны.

2) Относительно системы постройки блиндированныхъ судовъ, изъ двухъ системъ: *французской*, состоящей въ обшивкѣ кованными плитами деревяннаго корпуса судна, и *англійской*, въ которой самый корпусъ строится изъ желѣза,—преимущество слѣдуетъ отдать послѣдней въ отношеніи прочности и долговѣчности, хотя первая изъ этихъ системъ имѣетъ на своей сторонѣ преимущество въ отношеніи скорости постройки, а также меньшихъ издержекъ. Но это преимущество только кажущееся, ибо хотя первоначальная стоимость англійскихъ судовъ значительно превосходитъ стоимость французскихъ, но за то желѣзные суда могутъ служить несравненно долѣе деревянныхъ, обшитыхъ бронею, и, слѣдовательно, въ экономическомъ отношеніи выгоднѣе этихъ послѣднихъ. Будучи обязано заботиться о возможномъ уменьшеніи государственныхъ расходовъ, морское министерство должно придерживаться исключительно системы желѣзнаго судостроенія, и хотя въ началѣ медленность этого способа постройки оставить насъ на болѣе долгое время въ положеніи беззащитности, но за то впослѣдствіи, продолжая сооружать для на-

шего броненоснаго флота новыя суда, которыя будутъ постепенно усиливать его составъ, а не замѣнять лишь суда, скоро приходящія въ негодность, мы придемъ съ меньшими издержками въ болѣе могущественное, какъ морская держава, положеніе, нежели, еслибы, увлеченные нетерпѣніемъ и желаніемъ создать скоро, мы приняли систему поспѣшныхъ и недолговѣчныхъ деревянныхъ построекъ.

3) Желѣзное судостроеніе должно быть прочно водворено въ Россіи; суда должны строиться русскими и изъ русскихъ матеріаловъ, чтобы намъ не быть въ этомъ важномъ дѣлѣ въ зависимости отъ иноземной промышленности и иностранныхъ техниковъ.

Эти основныя начала и были въ строгости примѣнены къ нашему броненосному судостроенію съ самаго его начала. Изъ всѣхъ броненосныхъ судовъ, только одна батарея «Первенецъ» была построена въ Англіи, чтобы при помощи этого заказа освоиться съ приемами, употребляемыми въ Англіи при броненосномъ судостроеніи, для чего къ постройкѣ ея назначены были наши офицеры и мастеравые.

Батарея «Не-  
тронь-меня», фре-  
гаты: «Петропав-  
ловскъ» и «Сова-  
стополь».

Въ 1862 году было приступлено къ постройкѣ второго нашего броненосца, батареи «Не-тронь-меня», но уже въ Россіи. Для этого министерство согласило англійскаго заводчика и судостроителя Митчеля заложить и построить эту батарею въ Петербургѣ, на Галерномъ островкѣ. Этимъ путемъ мы могли воспользоваться у себя дома указаніями привезенныхъ Митчелемъ изъ Англіи мастеровъ, какъ наиболѣе опыт-



ныхъ въ дѣлѣ желѣзнаго судостроенія. Батарея строилась изъ англійскаго желѣза съ частью русскаго, по совершенно одинаковымъ чертежамъ съ батареей «Первенецъ». Проектированная для нея артиллерія состояла изъ 16-ти 8-ми дюймовыхъ наръзныхъ орудій. «Не-тронь-меня» была снабжена машиной въ 450 силъ съ винтоваго корабля «Константинъ», а броневыя плиты для нея, толщиною въ  $4\frac{1}{2}$  и 4 дюйма, были изготовлены въ Англіи. Спускъ ея на воду послѣдовалъ въ іюнѣ 1864 года. Стоимость ея постройки обошлась по корпусу 923,501 рубль и по механизму 257,920 руб., считая первоначальную стоимость машины съ исправленіями и передѣлками.

Принявъ однако въ принципъ постройку нашихъ броненосцевъ изъ желѣза, морское министерство, въ видахъ болѣе быстрого сооруженія броненоснаго флота, рѣшилось одновременно обратить нѣкоторые суда въ броненосныя, по примѣру Франціи, а также и Англіи, которая, желая перегнать свою историческую соперницу, стала одновременно съ постройкой желѣзныхъ броненосцевъ обшивать броней свои прежніе деревянные корабли, не смотря на сознаніе въ непрочности и недолговѣчности подобныхъ судовъ. Между существовавшими въ то время деревянными судами нашего винтоваго флота, трехъ-дечные корабли «Императоръ Николай I», «Синопъ» и «Цесаревичъ» и фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» могли бы быть обращены въ броненосныя, но, по тщательномъ обсужденіи этого вопроса, было признано болѣе полезнымъ

оставить ихъ тогда въ прежнемъ видѣ, потому что капитальная передѣлка ихъ обошлась бы весьма дорого и сократила бы многими годами срокъ ихъ службы, а между тѣмъ въ случаѣ войны мы имѣли бы средства поспѣшно покрыть ихъ броней, не прибѣгая тогда къ дорого стоящимъ кореннымъ передѣлкамъ. По этимъ соображеніямъ, выборъ остановился тогда только на двухъ 58 пушечныхъ фрегатахъ «Севастополь» и «Петропавловскъ», заложенныхъ въ Кронштадтѣ и Петербургѣ въ 1861 году и строившихся изъ дуба съ частью тика, гондурасскаго дерева и сосны. Въ концѣ 1862 года, фрегаты эти было рѣшено передѣлать по образцу англійскихъ и французскихъ судовъ въ батарейные броненосцы съ броней по всему борту. Броня для нихъ была изготовлена въ Англии и расположена по корпусу слѣдующимъ образомъ: плиты въ  $4\frac{1}{2}$  дюйма положены по срединѣ борта на тиковой подкладкѣ въ 10 дюймовъ, а на оконечностяхъ судна, съ разстоянія 50 футъ отъ штевней, были положены плиты въ 4,  $3\frac{1}{2}$  и 3 дюйма на тиковой подкладкѣ въ 6 дюймовъ. Сначала артиллерія ихъ состояла изъ 30 преимущественно 60-ти фунтовыхъ гладкостѣнныхъ пушекъ, которыя потомъ были замѣнены: для «Петропавловска» двадцатью однимъ 8-ми дюймовымъ и однимъ 6-ти дюймовымъ нарѣзнымъ орудіемъ, а для «Севастополя» пятнадцатью 8-ми и 6-ти дюймовыми нарѣзными орудіями. «Севастополь» былъ оконченъ и выведенъ изъ кронштадскаго южнаго дока въ августѣ 1864 года, а «Петропавловскъ»



спущенъ на воду въ Петербургъ въ августѣ 1865 года.  
Оба фрегата имѣютъ слѣдующія главные размѣренія:

«Севастополь», «Петропавловскъ».

|                                             |              |              |
|---------------------------------------------|--------------|--------------|
| Длина между перпенди-<br>кулярами . . . . . | 300 ф. 0 д.  | 298 ф. 0 д.  |
| Наибольшая ширина съ<br>броней . . . . .    | 52 — 1 —     | 55 — 8 —     |
| Углубленіе носомъ . . . . .                 | 24 — 2 —     | 26 — « —     |
| по чертежу. кормой . . . . .                | 22 — 8 —     | 24 — 6 —     |
| Строевыхъ тоннъ . . . . .                   | 3,869        | 4,289        |
| Число тоннъ водоизмѣ-<br>щенія . . . . .    | 6,135        | 6,040        |
| Сила { номинальная . . . . .                | 800          | 800          |
| машины { индикаторная . . . . .             | 3,088        | 2,808        |
| Стоимость { корпуса . . . . .               | 1.669,356 р. | 1.278,748 р. |
| { механизма . . . . .                       | 359,175 —    | 498,320 —    |

Машина для «Севастополя» была изготовлена на  
ижорскихъ заводахъ, а для «Петропавловска» на  
частномъ заводѣ. Морскія качества обонхъ фрегатовъ  
оказались прекрасными, а скорость хода подъ парами  
около 12 и 12½ узловъ.

Появленіе въ Сѣверной Америкѣ совершенно ориги-  
нальнаго, до того времени невиданнаго типа судовъ,  
мониторовъ, побудило морское министерство коман-  
дировать въ 1862 году двухъ лицъ: капитана 1 ранга  
Лесовскаго и корабельнаго инженера капитана Арце-  
улова въ Соединенныя Штаты, чтобы на мѣстѣ оцѣ-  
нить значеніе и опредѣлить боевыя достоинства и не-  
достатки этихъ американскихъ броненосцевъ. На осно-

Примѣненіе ти-  
па монитора въ  
подвижной при-  
брежной оборонѣ  
Кронштадта.

ваніи свѣдѣній и чертежей, собранныхъ такимъ путемъ, и по тщательномъ разсмотрѣніи и обсужденіи ихъ въ морскомъ министерствѣ, оказалось, что именно этотъ типъ броненосцевъ имѣлъ особенно важное значеніе для насъ, при тогдашнемъ беззащитномъ положеніи Кронштадта, и не только потому, что суда эти по малому своему углубленію лучше другихъ броненосныхъ судовъ пригодны для подвижной прибрежной обороны, но и потому, что система Эриксона допускала сравнительно скорую постройку судовъ и не требовала для защиты судовъ тѣхъ огромныхъ и толстыхъ броневыхъ плитъ, какія употреблялись на европейскихъ броненосцахъ и выдѣлка которыхъ требовала особыхъ техническихъ усилій и продолжительнаго времени для водворенія на нашихъ казенныхъ и частныхъ заводахъ. Между тѣмъ Россія находилась въ то время подъ вліяніемъ угрожающаго разрыва съ западными государствами, желавшими вмѣшаться въ польскій вопросъ. Въ 1863 году, по Высочайшему повелѣнію, былъ учрежденъ при военномъ министерствѣ комитетъ, подъ предсѣдательствомъ генераль-адъютанта Крыжановскаго, для обсужденія мѣръ, необходимыхъ для безотлагательнаго приведенія Кронштадта въ оборонительное положеніе. Общее мнѣніе комитета было, что при тѣхъ средствахъ, которыми владѣли наши морскіе противники въ 1863 году, Кронштадтъ, въ случаѣ нападенія на него съ моря, не можетъ быть спасенъ; что, при настойчивости и умѣніи противника, сама столица не можетъ считаться внѣ опас-



ности, и что одними береговыми укрѣпленіями, безъ подвижной броненосной обороны, Кронштадтъ защитить невозможно.

Въ тогдашнюю переходную эпоху военного судостроенія, было невозможно даже приблизительно опредѣлить постоянный штатъ балтійскаго броненоснаго флота, но разсмотрѣніе плана защиты Кронштадта и ближайшихъ къ нему прибрежій и шхеръ показывало настоятельную необходимость имѣть по крайней мѣрѣ 40 броненосныхъ плавучихъ батарей, мониторовъ и канонерскихъ лодокъ. Такъ какъ для выполненія столь обширной и трудной задачи не могли быть достаточны обыкновенныя средства морскаго министерства, то послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе увеличить наши денежныя средства отпускомъ сверхъ смѣты на броненосное судостроеніе: въ 1863 году 3.000,000 рублей; въ 1864 году—2.600,000 руб. и еще авансомъ 1.200,000 рублей въ счетъ смѣты 1865 года.

При этомъ морскому министерству было предоставлено право производить постройку означенныхъ судовъ по своему усмотрѣнію, не стѣсняясь строгимъ соблюденіемъ формальностей, установленныхъ для казенныхъ и частныхъ подрядовъ. Натянутость политическихъ обстоятельствъ и необходимость защитить Кронштадтъ и столицу, заставили дѣйствовать съ величайшею энергіею и морское министерство приняло слѣдующія мѣры:

1) Приступлено къ постройкѣ десяти одно-башенныхъ мониторовъ по системѣ Эриксона, вооруженныхъ каж-

Постройка десяти мониторовъ, двухъ - башенной лодки „Смерчъ“ и батарей „Кремль“.

дый первоначально двумя 15-ти дюймовыми гладкостѣнными орудіями, которыя потомъ были замѣнены двумя 9-ти дюймовыми наръзными. Всѣ мониторы строились изъ англійскаго желѣза, по одинаковымъ чертежамъ, сходнымъ со второй серіей американскихъ мониторовъ, и имѣли слѣдующія главныя размѣренія:

|                                     |                           |
|-------------------------------------|---------------------------|
| Длина между перпендикулярами . . .  | 201 ф.                    |
| Наибольшая ширина съ броней . . .   | 46 —                      |
| Среднее углубленіе по чертежу . . . | 11 — 6 д.                 |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . . .     | 1566 — » —                |
| Число силъ машинъ                   | { судовыхъ . . . 160      |
|                                     | { башенныхъ . . . 15      |
|                                     | { вентиляторныхъ . . . 20 |

Средняя скорость хода въ часъ отъ 6 до 7 узловъ.

Броня слойковая, изъ однодюймовыхъ желѣзныхъ листовъ, толщиною на бортахъ 5 дюймовъ, а на башняхъ 11 дюймовъ, на дубовой и тиковой подкладкѣ. Стоимость постройки корпуса и механизмовъ каждаго—отъ 554,000 до 618,500 рублей.

Такъ какъ въ казенныхъ адмиралтействахъ построить всѣ мониторы не представлялось никакой возможности, то только два: «Ураганъ» и «Тифонъ» были заложены въ петербургскомъ новомъ адмиралтействѣ, гдѣ вслѣдствіе этого потребовалось: изготовить и приспособить два элинга и устроить механическую мастерскую и два сарая для склада желѣзныхъ матеріаловъ. Тоже самое потребовалось сдѣлать и на Галерномъ островкѣ, гдѣ строились по подряду мониторы «Стрѣлецъ» и «Единорогъ». Затѣмъ, четыре



монитора: «Латникъ», «Броненосецъ», «Лава» и «Перунъ», строились на двухъ петербургскихъ частныхъ заводахъ и наконецъ два: «Колдунъ» и «Вѣпунъ» изготовлялись по частямъ въ Бельгii, а сборка ихъ была произведена на Гутуевскомъ островѣ. Всѣ десять мониторовъ были снабжены по одному 4-хъ лопастному винту. Къ этой же категорii судовъ, предназначенныхъ для защиты Кронштадта и нашей столицы, слѣдуетъ еще причислить построенные одновременно съ ними 13 батарейныхъ плотовъ, обшитыхъ броней и вооруженныхъ каждый двумя орудіями большаго калибра. Этими плотами были замѣнены проектировавшіеся въ то время бронированныя канонерскія лодки.

2) Начата постройкою двухъ-башенная лодка «Смерчъ», по подряду, изъ англійскаго желѣза, на Галерномъ островкѣ. Сначала она была вооружена четырьмя 8-ми дюймовыми наръзными орудіями, по два въ каждой башнѣ, а впоследствии—только двумя 9-ти дюймовыми орудіями, по одному въ башнѣ. Кромѣ того, она имѣетъ машину въ 200 силъ, приводящую въ движеніе два боковые винта; броня на ней не слойковая, а изъ кованыхъ желѣзныхъ плитъ, толщиною  $4\frac{1}{2}$  дюйма на башняхъ и на серединѣ борта и 4 дюйма на оконечностяхъ судна, съ тиковою подкладкой. «Смерчъ» имѣетъ двѣ башни, устроенныя по системѣ Кольза, главныя отличія которыхъ отъ башенъ Эриксона заключаются въ томъ, что башня системы Эриксона помѣщается на верхней палубѣ

судна почти во всю свою вышину и вращается вмѣстѣ со своимъ центральнымъ валомъ, составляя съ послѣднимъ одно цѣлое; тогда какъ башня Кольза только на половину возвышается надъ верхней палубой судна, упираясь своимъ основаніемъ на роульсы, на которыхъ она вращается вокругъ своего центрального вала. Вращеніе башень обѣихъ системъ производится или въ ручную, или при помощи особой паровой машинки.

Строительныя работы на этихъ судахъ производились днемъ и ночью, въ двѣ смѣны рабочихъ, и всѣ эти 11 судовъ были спущены на воду менѣе чѣмъ въ годичный срокъ, къ первой половинѣ 1864 года.

3) Начата постройка третьей плавучей броненосной батареи «Кремль», по образцу двухъ такихъ же батарей «Первенецъ» и «Не-тронь-меня», но съ нѣсколько увеличеннымъ водоизмѣщеніемъ. Первоначально артиллерія ея состояла изъ двадцати 60-ти фунтовыхъ гладкостѣнныхъ пушекъ, которыя впослѣдствіи были замѣнены 14-ю 8-ми дюймовыми орудіями. Батарея «Кремль» строилась на петербургскомъ частномъ заводѣ, изъ англійскаго желѣза, съ частью русскаго, а машина для нея, въ 360 силъ, была взята съ винтоваго фрегата «Илья Муромецъ». Броневыя плиты изготовлены въ Англии, толщиною въ  $5\frac{1}{2}$  и  $4\frac{1}{2}$  дюйма на серединѣ борта и 4 дюйма на оконечностяхъ судна, на тиковой подкладкѣ въ 18 дюймовъ. Батарея эта, по условіямъ съ заводомъ, предназначалась быть изготовленной къ іюлю 1866



года, но была спущена на воду въ іюнѣ 1865 года, т. е. годомъ раньше условленнаго срока, благодаря усиленнымъ работамъ.

4) Ускорено окончаніе уже начатыхъ работъ по обращенію деревянныхъ фрегатовъ «Петропавловскъ» и «Севастополь» въ броненосные. Работы производились по первому казенными средствами въ петербургскомъ новомъ адмиралтействѣ, а по второму—съ подряда въ Кронштадтѣ.

Результатъ постройки этихъ первыхъ броненосцевъ, въ отношеніи боеваго ихъ значенія, оказался вполне удовлетворительнымъ. Броненосныя батареи и мониторы, составивъ серьезные начатки для подвижной обороны Кронштадта и столицы, могли дѣйствовать на всемъ протяженіи балтійскаго побережья. Въ 1865 году Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ ходилъ съ двумя батареями и 9 мониторами, въ Швецію для испытанія ихъ въ плаваніи. Это плаваніе между прочимъ показало, что наши мониторы, хотя и построены съ оборонительной цѣлью, не лишены однако до нѣкоторой степени мореходныхъ качествъ: они выдерживали свѣжую погоду, держались на значительномъ волненіи, хорошо слушались руля и были поворотливы.

Что касается фрегатовъ «Севастополь» и «Петропавловскъ», которые имѣли назначеніемъ плавать кромѣ Балтійскаго моря и въ другихъ моряхъ, то въ пользу ихъ можетъ говорить то обстоятельство, что, кромѣ очередныхъ плаваній въ составъ броненосной

эскадры, «Петропавловскъ», послѣ десятилѣтней службы въ Балтійскомъ морѣ, могъ быть еще отправленъ въ Средиземное море.

Важное значе-  
ніе 1863 года въ  
дѣлѣ русскаго во-  
еннаго судостро-  
енія.

1863 годъ долженъ занять весьма почетное мѣсто въ исторіи русскаго военного судостроенія и навсегда останется памятнымъ не только по необыкновенной дѣятельности нашихъ главныхъ казенныхъ и частныхъ верфей, но и потому, что съ этого года желѣзное и броненосное судостроеніе прочно водворилось въ нашемъ отечествѣ. Какъ во время крымской войны, при созданіи первенцовъ винтового деревяннаго флота, такъ и въ 1863 году, при созданіи первенцовъ нашего желѣзнаго броненоснаго флота, морскому министерству, среди крайней спѣшности громадныхъ работъ, пришлось бороться съ ограниченностію числа отечественныхъ техниковъ и промышленныхъ средствъ и съ множествомъ другихъ затрудненій, и чтобы достойнымъ образомъ оцѣнить значительность достигнутыхъ результатовъ, необходимо имѣть въ виду эти препятствія и затрудненія. Благодаря энергическимъ мѣрамъ, принятымъ во время крымской войны и по заключеніи парижскаго мира, мы уже имѣли къ началу 60-хъ годовъ хорошія деревянныя паровыя суда, построенныя у насъ въ Россіи; но новый внезапный переворотъ въ судостроеніи, замѣнившій дерево желѣзомъ и создавшій броню, чрезвычайно уменьшилъ участіе въ адмиралтейскихъ работахъ корабельныхъ плотниковъ и другихъ мастеровыхъ, пріобрѣвшихъ опытность въ строеніи деревянныхъ судовъ, и пре-



вратилъ адмиралтейства и верфи въ обширные механическіе заводы. Переворотъ этотъ угрожалъ дать опять преобладаніе у насъ иноземной заводской промышленности въ дѣлѣ военнаго судостроенія и поставить насъ снова въ зависимость отъ нея; приходилось или отдаться въ руки иностранцевъ и переводить десятки милліоновъ русскихъ рублей за границу, или, для предотвращенія этого, начинать трудную и отвѣтственную работу водворенія у насъ желѣзнаго и броненоснаго судостроенія, перестраивать казенныя адмиралтейства для потребностей совершенно новаго дѣла, частныя заводы вызывать къ новой жизни. И морское министерство принялось за то и другое, хотя на этотъ разъ задача была труднѣе, чѣмъ въ 50-хъ годахъ, при водвореніи у насъ винтоваго судостроенія, потому что техника въ эти немногіе годы ушла значительно впередъ и преслѣдовала уже несравненно болѣе сложныя цѣли.

Для этого, въ 1863 и ближайшихъ послѣдующихъ годахъ, въ Петербургѣ, Кронштадтѣ и на Ижорѣ, наши адмиралтейства совершенно перестроены, возведены новые элинги, обширныя мастерскія, цѣлыя заводы, выписаны изъ заграницы и установлены многочисленные сложные механизмы и машины, приняты мѣры къ пріобрѣтенію нашими техниками новыхъ для нихъ свѣдѣній и опытности, къ обезпеченію нашихъ адмиралтействъ и заводовъ запасами металловъ, наконецъ вызвана на новое поприще частная дѣятельность и, при покровительствѣ морскаго министерства,

создались новые желѣзодѣлательные механическіе судостроительные заводы.

О приспособленіи адмиралтействъ и портовъ къ желѣзному и броненосному судостроенію излагается въ IV главѣ второй части этого «Обзора».

Постройка перваго нашего броненосца въ Англіи и втораго въ Россіи, но при помощи англійскихъ мастеровыхъ, послужили нашимъ техникамъ хорошею первоначальною школою въ новомъ дѣлѣ. Затѣмъ, не упускалось никакого случая, чтобы пополнять и расширять эти свѣдѣнія и опытность. Мы близко, шагъ за шагомъ слѣдили за всѣмъ, что дѣлается въ иностранныхъ адмиралтействахъ, и не было такого новаго изобрѣтенія или усовершенствованія въ дѣлѣ судостроительной техники, которое тѣмъ или другимъ путемъ не дѣлалось бы немедленно нашимъ достояніемъ. Нѣсколько молодыхъ людей получили образованіе въ училищѣ корабельныхъ инженеровъ въ Лондонѣ; большому числу нашихъ инженеровъ дана возможность лично ознакомиться съ заграничными адмиралтействами и заводами, чрезъ командированіе ихъ за границу; наши постоянные морскіе агенты не переставали снабжать насъ всякими нужными намъ свѣдѣніями; наши заграничныя плаванія также служили постояннымъ источникомъ и проводникомъ для нашего техническаго образованія. Благодаря всѣмъ этимъ мѣрамъ, морское министерство поставило себя въ такое положеніе, что никакое новое изобрѣтеніе по военно-морскому дѣлу не застало бы насъ теперь



врасплохъ и мы нынѣ въ состояніи выполнять своими средствами самыя трудныя задачи, какія только можетъ предъявить непрерывно совершенствуемая морская техника.

Съ открытіемъ у насъ желѣзнаго и броненоснаго судостроенія, вопросъ о запасахъ хорошаго и сухаго лѣса потерялъ свое первенствующее по важности значеніе, хотя и не утратилъ этого значенія вовсе. Потребность въ заготовленіи лѣсовъ значительно уменьшилась, но зато перемѣнилась потребность въ породахъ лѣса, поставившая насъ на нѣкоторое время въ зависимость отъ иностранныхъ рынковъ. Въмѣсто дуба и сосны, которыя употреблялись для деревяннаго судостроенія, явилась надобность въ тикѣ, который могъ быть получаемъ только за границей. Это побудило морское министерство озаботиться пріобрѣтеніемъ этого лѣса не только для удовлетворенія текущей потребности судостроенія, но и для составленія запаса, чтобы не остаться, въ случаѣ военныхъ дѣйствій, безъ этого, столь необходимаго для броненоснаго судостроенія, матеріала. Посылка паруснаго транспорта «Гилякъ» въ Мульмейнъ за тикомъ весьма облегчила и удешевила намъ исполненіе этой задачи. Но мысль о замѣнѣ этого иностраннаго продукта русскимъ не оставляла морское министерство и, къ счастью, въ нашей сѣверной ливненицѣ мы нашли лѣсъ, который, по испытаніи, оказался пригоднымъ замѣнить намъ тикъ въ броненосномъ судостроеніи.

Но съ уменьшеніемъ значенія лѣсовъ, другой мате-

Заготовленіе лѣсовъ нужныхъ для броненоснаго судостроенія.

Обеспеченіе же-

железнаго судостроенія запасами металловъ.

риаль занялъ его мѣсто въ адмиралтействахъ и заводахъ. Съ введеніемъ желѣзнаго и броненоснаго судостроенія, потребность въ металлахъ чрезвычайно увеличилась, такъ что одно время мы были въ этомъ отношеніи поставлены въ большое затрудненіе. Хотя мы имѣемъ въ Россіи всѣ нужные для желѣзнаго судостроенія металлы превосходнаго качества, но отдаленность казенныхъ горныхъ заводовъ, съ которыхъ до тѣхъ поръ почти исключительно получалась значительная часть металловъ, трудности перевозки тяжеловѣсныхъ издѣлій и неизбѣжныя случайности въ пути, постоянно ставили морское министерство въ трудное положеніе. Находившись въ такой постоянной и тѣсной зависимости отъ казенныхъ горныхъ заводовъ въ изготовленіи и своевременномъ доставленіи разныхъ видовъ желѣза, составлявшихъ насущную потребность только что возникавшаго тогда желѣзнаго судостроенія, морское министерство уже въ 1862 году просило министра финансовъ направить дѣятельность горныхъ заводовъ такимъ образомъ, въ видахъ сближенія ихъ съ нашими портами и заводами, чтобы на уральскихъ заводахъ изготовлялось желѣзо всѣхъ сортовъ для всѣхъ вообще портовъ и заводовъ морскаго вѣдомства, въ олонецкомъ горномъ округѣ—броня для балтійскаго флота, а на луганскомъ заводѣ—чугунъ и желѣзо для черноморской флотиліи.

Однако, не смотря на совокупныя усилія министерствъ морскаго и финансовъ къ устраненію встрѣчавшихся остановокъ и затрудненій, металлы почти



постоянно получались съ горныхъ заводовъ несвое-  
временно и въ недостаточномъ количествѣ; вслѣдствіе  
чего морское министерство, обладая хорошими верфями  
и заводами, могущими удовлетворять какъ обыкновен-  
нымъ, такъ и чрезвычайнымъ требованіямъ, никогда  
не имѣло обезпеченія, что у него будетъ достаточно  
чугуна и желѣза для удовлетворенія потребностей даже  
обыкновеннаго, не усиленнаго судостроенія. Такой не-  
нормальный порядокъ все болѣе и болѣе побуждалъ  
морское министерство поставить себя въ такое же  
независимое положеніе отъ казенныхъ горныхъ заво-  
довъ, какъ оно уже было поставлено отъ лѣснаго  
вѣдомства въ отношеніи полученія корабельныхъ лѣ-  
совъ.

Лучшимъ средствомъ для этого оставалось обра-  
титься къ тому же самому образу дѣйствій, какой  
былъ принятъ въ видахъ развитія нашихъ частныхъ  
судостроительныхъ и механическихъ заводовъ. Съ  
этой цѣлью были избраны два изъ близлежащихъ  
къ Петербургу частныхъ заводовъ, которые, по оби-  
лію хорошихъ рудъ, движущей силы, топлива и ма-  
стеровыхъ, совмѣщали въ себѣ всѣ главнѣйшія усло-  
вія къ прочному водворенію на нихъ выдѣлки желѣза  
и чугуна въ значительныхъ размѣрахъ. Стараніями  
министерства, оба завода были поставлены въ такое  
положеніе, что могли удовлетворять обыкновеннымъ,  
а совокупно съ горными казенными заводами и уси-  
леннымъ потребностямъ морскаго вѣдомства въ же-  
лѣзъ и чугунъ, и такимъ образомъ совершилось весьма

\*

важное преобразование въ существовавшихъ до тѣхъ поръ способахъ снабженія нашихъ адмиралтействъ и заводовъ металлами и матеріалами для броненоснаго и желѣзнаго судостроенія. Существованіе этихъ двухъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ дало возможность морскому министерству удовлетворять потребностямъ для желѣзнаго и броненоснаго судостроенія въ металлахъ, пока не установился болѣе правильный способъ поставки съ горныхъ заводовъ тѣхъ именно сортовъ ихъ, въ которыхъ встрѣчалась надобность, и не развилась болѣе торговля металлами на нашихъ внутреннихъ рынкахъ.

Рядомъ съ созданіемъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, шло созданіе тѣмъ же путемъ частныхъ судостроительныхъ и механическихъ заводовъ. Разъ твердо рѣшившись быть независимымъ отъ заграничныхъ заводовъ въ дѣлѣ, съ которымъ соединена безопасность государства, морское министерство пресѣкло всѣ заграничные заказы и неуклонно принимало мѣры, чтобы частные заводы, при помощи покровительства и денежныхъ пожертвованій, поставить на уровеньъ съ современными требованіями судостроенія. Съ огромными затрудненіями морскому министерству удалось это исполнить, и изъ броненосныхъ судовъ, оконченныхъ въ періодъ времени съ начала броненоснаго судостроенія въ Россіи до настоящаго времени, 15 судовъ построено на нашихъ частныхъ заводахъ. Безъ сомнѣнія, въ этомъ крайне трудномъ дѣлѣ не обошлось безъ неудачъ, безъ большихъ по-



жертвованій; нѣкоторые заводы даже потерпѣли крушеніе, но все таки они сослужили въ свое время службу не только русскому флоту, но и вообще механическому дѣлу въ Россіи; существованіе же тѣхъ изъ нихъ, которые пережили это трудное время, ставить насъ теперь въ независимое положеніе отъ заграничныхъ заводовъ какъ въ отношеніи судостроенія, такъ и по другимъ важнымъ отраслямъ желѣзнаго механическаго производства, касающагося области торговаго мореплаванія, разныхъ отраслей промышленности и желѣзныхъ дорогъ.

Дѣятельность морскаго министерства, направленная къ прекращенію заказовъ заграницей и къ освобожденію военнаго судостроенія отъ иностранной зависимости, чрезъ водвореніе его у себя дома, стоившая морскому вѣдомству такъ много трудовъ, наложившая на него такъ много отвѣтственности, получила громкое правительственное признаніе въ 1866 году. Государь Императоръ, съ цѣлію сокращенія перевода денегъ за границу, 6 октября 1866 года Высочайше повелѣть соизволилъ: «прекратить на будущее время «правительственные заказы заграницей, подобно тому, «какъ это уже приведено въ исполненіе по морскому «вѣдомству и затѣмъ все заказы, какъ военнаго министерства и министерства путей сообщенія, такъ и «другихъ вѣдомствъ, исполнять внутри государства, не «смотря ни на какія затрудненія или неудобства, которыя это могло бы представить на первыхъ порахъ».

Такое же признаніе эта дѣятельность нашла въ

1865 году со стороны нашего маститого посла въ Англіи, барона Бруннова, глубокаго знатока англійской политики: «Je n'hésite point», писалъ онъ государственномъ канцлеру, «à rendre le plus juste hommage à la prevoyance, avec laquelle le ministère Impérial de la marine a reconnu la nécessité de créer chez nous des établissements maritimes, propres à faire face aux besoins de nos constructions navales. Cette disposition, prise à temps, aura pour resultat de rendre la Russie indépendante du bon vouloir de l'Angleterre, sur lequel il n'est jamais sûr de compter avec trop de confiance»....

Соображенія,  
принятія въ ос-  
нованіе при пос-  
тройкѣ второй со-  
рѣи броненосныхъ  
судовъ.

Вслѣдъ за возникновеніемъ броненоснаго судострое- нія въ Европѣ и Америкѣ, начали появляться много- численные проекты броненосныхъ судовъ разныхъ типовъ и системъ постройки. Весьма многіе изъ этихъ проектовъ получили осуществленіе на казенныхъ и частныхъ верфяхъ новаго и стараго свѣта. Всѣ эти системы и типы имѣли горячихъ приверженцевъ и столь же горячихъ противниковъ: деревянные и же- лѣзные корпуса судовъ, обшитые бронею, бортовые рангоутные броненосцы и башенныя суда; башни американца Эриксона и башни англичанина Кольза; броня слойковая и броня сплошная,—все это состав- ляло тогда предметъ горячихъ споровъ моряковъ и инженеровъ всѣхъ странъ, не говоря уже о беско- нечномъ рядѣ второстепенныхъ системъ и частныхъ приспособленій, которыя отовсюду предлагались во множествѣ и на которыя изобрѣтатели спѣшили брать привилегіи и патенты.



Хотя морское министерство близко слѣдило за успѣхами новаго броненоснаго судостроенія въ главныхъ морскихъ державахъ, но, при всѣхъ принимаемыхъ мѣрахъ и усиліяхъ, истина не всегда легко раскрывалась. Очень не многія изъ новыхъ судовъ еще подверглись въ то время надлежащему продолжительному испытанію, которое вселило бы несомнѣнное убѣжденіе не только въ морскихъ, но и въ боевыхъ ихъ качествахъ, и еще меньшее число броненосцевъ подверглось испытанію сравнительному, которое на самой практикѣ доказало бы преимущества одного типа предъ другими.

Въ этой борьбѣ невыработанныхъ взглядовъ и не установившихся понятій, морскому министерству надлежало поступать съ крайней осторожностью и не поддаваться никакимъ блестящимъ увлеченіямъ, чтобы не впасть въ большія ошибки. Въ этомъ отношеніи, твердая рѣшимость не приступать къ сооруженію наступательнаго броненоснаго флота до окончанія флота оборонительнаго, много пособляла уясненію пути для дѣйствія и спасала насъ отъ важныхъ промаховъ и большихъ ошибокъ въ столь цѣнныхъ и сложныхъ сооруженіяхъ. Американская война уже боевымъ опытомъ указала на совершенную пригодность для этой цѣли башенныхъ судовъ; но въ тоже время никакъ не слѣдовало упрямо держаться разъ избраннаго типа, чтобы не впасть въ односторонность, исключительность и не отстать отъ другихъ державъ, которыя не останавливались передъ громадными затратами для

испытанія многочисленныхъ и непрерывно возникающихъ новыхъ типовъ и видоизмѣненій ихъ въ эту переходную эпоху науки кораблестроенія. Одинъ изъ вопросовъ, подлежавшихъ подробному разсмотрѣнiю при началѣ постройки второй серіи броненосныхъ судовъ, заключался въ томъ—закладывать ли вдругъ возможно большее число судовъ, или строить одно за другимъ въ возможно короткій срокъ. Вопросъ рѣшенъ тѣмъ, что признано необходимымъ заложить одновременно не менѣе восьми броненосныхъ судовъ. Необходимость эта обуславливалась тогда слѣдующими соображеніями:

1) Имѣя въ постройки одновременно большое число разнаго ранга судовъ, морское министерство въ состояніи, въ случаѣ чрезвычайныхъ политическихъ обстоятельствъ, ускорить срокъ ихъ окончанія и разомъ усилить флотъ значительнымъ боевымъ подкрѣпленіемъ.

2) Частные заводчики и судостроители, взявшіе на себя въ 1862 и 1863 годахъ сооруженіе судовъ и механизмовъ для нихъ, должны были бы, въ случаѣ перерыва въ сдѣланныхъ имъ заказахъ, отпустить большую часть мастеровъ и рабочихъ, занимавшихся выполненіемъ нашихъ казенныхъ заказовъ и пріобрѣвшихъ навыкъ въ этомъ новомъ у насъ дѣлѣ. Это обстоятельство имѣло бы весьма невыгодныя послѣдствія не только на качество и стоимость послѣдующихъ заказовъ, но и на дѣятельность частныхъ заводовъ.



3) Благовременное разрѣшеніе постройки этихъ новыхъ броненосцевъ даетъ возможность заготовить безъ поспѣшности и, слѣдовательно, безъ излишней переплаты нужные запасы и матеріалы хорошаго качества и употребить въ дѣло русское желѣзо.

Согласно этой программѣ, въ 1864 году была утверждена постройка слѣдующихъ восьми броненосныхъ судовъ разнаго ранга: двѣ двухъ-башенныя лодки—«Чародѣйка» и «Русалка»; два двухъ-башенныхъ фрегата—«Адмиралъ Спиридовъ» и «Адмиралъ Чичаговъ»; два трехъ-башенныхъ фрегата—«Адмиралъ Грейгъ» и «Адмиралъ Лазаревъ»; два рангоутныхъ мореходныхъ фрегата—«Князь Пожарскій» и «Мининъ».

Такимъ образомъ, изъ восьми поименованныхъ броненосцевъ, къ шести была примѣнена башенная система. Но, будучи проектированы по усовершенствованнымъ чертежамъ, эти шесть броненосцевъ имѣли назначеніемъ не только защиту Кронштадта, какъ главнѣйшую цѣль своей постройки, но и плаваніе по Финскому заливу и вдоль береговъ Балтійскаго моря, т. е., по отношенію мореходныхъ качествъ, они должны были стоять выше своихъ предшественниковъ. Фрегаты же «Князь Пожарскій» и «Мининъ», по своимъ размѣрамъ, силѣ машины и артиллеріи и большому рангоуту, предназначались для дальнихъ плаваній и для станціонерной службы въ иностранныхъ моряхъ.

Лодки «Чародѣйка» и «Русалка» строились по одинаковымъ чертежамъ, по подряду съ заводомъ Мит-

Постройка серий изъ восьми броненосныхъ судовъ по усовершенствованнымъ чертежамъ.

Двухъ-башенныя лодки «Чародѣйка» и «Русалка».

родѣлка\* и „Ру-  
салин“.

челя. Онѣ имѣютъ по двѣ башни системы Кольза, машину въ 200 силъ и два винта. Машины изготовлены на частномъ заводѣ Берда. Главныя ихъ размѣренія слѣдующія:

|                                         |             |
|-----------------------------------------|-------------|
| Длина между перпендикулярами . . . . .  | 200 ф. 0 д. |
| Наибольшая ширина . . . . .             | 42 — —      |
| Среднее углубленіе по чертежу . . . . . | 11 — 0 —    |
| Водоизмѣщеніе . . . . .                 | 1850 тоннъ. |
| Стоимость { корпуса . . . . .           | 615,860 р.  |
| { машины . . . . .                      | 146,173 —   |

Броневыя плиты изготовлялись на камскомъ и ижорскомъ заводахъ, толщиною на главныхъ частяхъ корпуса и башенъ 4½ дюйма, съ постепеннымъ утоненіемъ къ носу и кормѣ до 3¾ и 3¼ дюйма, на тиковой подкладкѣ отъ 12 до 18 дюймовъ. Артиллерія ихъ состоитъ изъ четырехъ 9-ти дюймовыхъ наръзныхъ орудій, по два орудія въ каждой башнѣ. Къ постройкѣ корпусовъ было пристушено въ январѣ 1865 года; обѣ лодки спущены на воду въ 1867 году.

Фрегаты, нося-  
щіе имена адми-  
раловъ.

Двухъ-башенные фрегаты «Адмиралъ Спиридовъ» и «Адмиралъ Чичаговъ» строились по одинаковымъ чертежамъ, по подряду съ невскимъ заводомъ; они имѣютъ башни системы Кольза, машины въ 400 силъ и два винта; машины изготовлены на томъ же заводѣ.

Тоже самое слѣдуетъ сказать и о системѣ постройки трехъ-башенныхъ фрегатовъ «Адмиралъ Грейгъ» и «Адмиралъ Лазаревъ», но съ той разницей, что они



нѣсколько отличаются отъ первыхъ своими размѣрами и строились: «Адмиралъ Грейгъ» въ петербургскомъ новомъ адмиралтействѣ, казенными средствами, а «Адмиралъ Лазаревъ» на частномъ балтійскомъ заводѣ Карра и Макферсона, на которомъ изготовлялись и машины въ 400 силъ для обоихъ фрегатовъ. Главныя размѣренія этихъ четырехъ фрегатовъ слѣдующія:

|                                   | Адмиралъ Спиридовъ<br>и<br>Адмиралъ Чичаговъ. | Адмиралъ Грейгъ<br>и<br>Адмиралъ Лазаревъ.            |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Длина между перпендикулярами . .  | 248 ф. 0 д.                                   | 248 ф. 0 д.                                           |
| Наибольшая ширина . . . . .       | 43 — 0 —                                      | 43 — 0 —                                              |
| Среднее углубленіе по чертежу . . | 16 — 6 —                                      | 16 — 9 —                                              |
| Водоизмѣщеніе .                   | 3505 тон.                                     | 3480 тон.                                             |
| Стоимость                         | корпуса. . 928,000 р.<br>маханизма 249,530 —  | 1.335,325 р.<br>1.039,189 —<br>261,361 —<br>250,100 — |
| каждаго                           |                                               |                                                       |

Броневыя плиты изготовлялись на камскомъ и ниторскомъ заводахъ, толщиною на бортахъ отъ 6 до 3½ дюймовъ, а на башняхъ отъ 6½ до 5½ дюймовъ, на тиковой подкладкѣ изъ двухъ рядовъ, съ внутренней рубашкой изъ углового желѣза. Артиллерія этихъ четырехъ фрегатовъ первоначально состояла изъ двухъ 9-ти дюймовыхъ наръзныхъ орудій въ каждой башнѣ, а потомъ было поставлено, взамѣнъ прежнихъ,

по одному 11-ти дюймовому орудію въ каждой башнѣ, причемъ были произведены соотвѣтствующія передѣлки и измѣненія въ башняхъ. Начатыя постройкою въ 1865 году, фрегаты эти были спущены на воду: «Адмиралъ Лазаревъ» въ 1867 году, а остальные три въ 1868 году.

Всѣ шесть поименованныхъ судовъ принадлежатъ, согласно своему первоначальному назначенію, къ усовершенствованному типу башенныхъ броненосцевъ для прибрежной защиты и имѣютъ слѣдующія общія, свойственныя имъ особенности: во первыхъ, они не имѣютъ рангоута, кромѣ высокихъ флагштоковъ для подъема вымпела и сигнальных флаговъ и приспособленій для управленія и дѣйствія буксирными минами; во вторыхъ, большая часть ихъ корпуса находится подъ водой, заключаая въ себѣ: судовую машину съ котлами и угольными ямами, помѣщеніе для офицеровъ и команды, запасы провизіи съ водяными систернами и другими судовыми принадлежностями, а также бомбовые погреба и крѣйтъ-камеры, водоотливныя и пожарныя помпы съ ихъ приводами и проч.; наконецъ, въ третьихъ, надводная часть ихъ корпуса возвышается очень немного отъ поверхности воды, представляя весьма небольшую цѣль непріятельскимъ выстрѣламъ. На верхней палубѣ возвышаются: боевыя башни съ помѣщающимися внутри ихъ орудіями, дымовая труба и вентиляторная труба, чрезъ которую, помощью особой машинки и посредствомъ особой системы трубокъ, накачивается свѣжій воздухъ



по возможности во всѣ помѣщенія внутри судна; верхній или командный мостикъ, который приспособленъ для подъема судовыхъ шлюпокъ, уборки матросскихъ коскъ, а также служить во время плаванія мѣстомъ для вахтенныхъ офицеровъ, рулевыхъ и сигнальщиковъ. На этомъ мостикѣ устроена штурманская рубка съ путевымъ компасомъ и штурваломъ, и съ приводомъ отъ переговорныхъ трубокъ въ главныя части судна.

Постройка казематированныхъ фрегатовъ «Князь Пожарскій» и «Мининъ» вызвана была тѣмъ обстоятельствомъ, что усилія Англіи въ постройкѣ такихъ броненосцевъ, которыхъ можно было бы, въ случаѣ надобности, отправлять въ крейсерство въ океаны и для станціонерной службы, въ то время достигли уже существенно важныхъ результатовъ. Вслѣдствіе объявленнаго англійскимъ адмиралтействомъ конкурса на составленіе лучшаго чертежа броненоснаго судна, которое наиболѣе удовлетворяло бы означенной цѣли, въ адмиралтейство было представлено очень много проектовъ, изъ которыхъ однако большая часть требовала судовъ огромныхъ размѣреній и весьма большой стоимости, чего именно и старалось избѣжать адмиралтейство, потому что оно уже затратило слишкомъ много на суда, которыя тогда или строились, или отдѣлывались, или только что испытывались и, слѣдовательно, не могли еще сказать ничего окончательнаго въ свою пользу. Но изъ большого числа представленныхъ проектовъ, особенное вниманіе обратилъ на себя

Казематиро-  
ванные фрегаты  
«Князь Пожар-  
скій» и «Мининъ».

проектъ г. Рида, частнаго корабельнаго инженера, который предложилъ постройку новаго типа казематированныхъ броненосцевъ, по особой проектированной имъ системѣ.

Ридъ своимъ проектомъ стремился удовлетворить разнообразнымъ и весьма труднымъ условіямъ англійскаго адмиралтейства. Во первыхъ, обнаружившіеся тогда недостатки въ мореходныхъ и эволюціонныхъ качествахъ первыхъ броненосцевъ, заставили обратить особенное вниманіе на поворотливость судовъ, и для этого потребовалось уменьшить размѣры новыхъ броненосцевъ, не ослабляя ихъ боевой силы и не уменьшая скорости ихъ хода подъ парами; во вторыхъ, изготовленіе 9-ти и 10-ти дюймовыхъ наръзныхъ орудій и вообще усилившаяся тогда борьба между артиллеріей и броней доказали слабость броневыхъ плитъ, которыми покрывались строившіеся въ то время броненосцы и побудили защищать новыя суда болѣе тяжелыми плитами; и въ третьихъ, употребленіе подводныхъ минъ и дѣйствіе таранами, во время междоусобной американской войны, указали на необходимость усовершенствовать и усилить постройку броненосцевъ изъ желѣза съ двойнымъ дномъ, непроницаемыми для воды переборками и отдѣленіями и снабдить ихъ шпиронами. Система Рида состояла въ томъ, чтобы броней покрывать только среднія части судна, образующія центральную батарею или казематъ, который былъ бы непроницаемъ для снарядовъ и заключать бы въ себѣ небольшое число, но самыхъ силь-



ныхъ орудій. Съ этимъ казематомъ долженъ составлять какъ бы одно цѣлое поясъ брони, идущій отъ каземата въ обѣ стороны по ватерлиніи до носовой и кормовой оконечностей судна. Такимъ образомъ, казематъ и броневой поясъ по ватерлиніи предназначены защищать людей, орудія, машину, крѣпость-камеры, руль и вообще всѣ жизненные части судна; грузъ и тяжести распределены такъ, чтобы большая ихъ часть находилась около центра. Для того же чтобы дать новымъ броненосцамъ наилучшія морскія и эволюціонныя качества, Ридъ предложилъ значительно уменьшить ихъ длину сравнительно съ предшествовавшими броненосцами.

Всѣ эти условія и требованія удалось Риду осуществить въ наибольшей степени въ построенномъ имъ мореходномъ, желѣзномъ, броненосномъ фрегатѣ «Belle-*gorhon*», который былъ заложенъ въ 1863 году и спущенъ на воду въ апрѣлѣ 1865 года. Здѣсь слѣдуетъ кстати замѣтить, что для уменьшенія вѣса его корпуса и для лучшаго скрѣпленія, были употреблены стальные продольные стрингера и нѣкоторые связные пояса и такимъ образомъ фрегатъ этотъ представляетъ, между прочимъ, первый примѣръ употребленія стали въ военномъ судостроеніи. Ридъ составилъ эпоху въ броненосномъ судостроеніи постройкою фрегата «Belle-*gorhon*», который дѣйствительно оказался судномъ съ болѣе сильными боевыми элементами, съ болѣе толстою броневою защитою, съ болѣе скоростію хода подъ парами и парусами, и болѣе поворотливымъ,

чѣмъ существовавшіе до того времени англійскіе бронеосцы.

Фрегатъ „Князь  
Пожарскій“.

Морское министерство, воспользовавшись этими достигнутыми результатами въ Англіи, рѣшилось построить у насъ по системѣ Рида фрегатъ «Князь Пожарскій», который былъ заложенъ въ концѣ 1864 года и строился въ Петербургѣ, на Галерномъ островкѣ, изъ русскаго желѣза, съ подряда заводомъ Митчеля. Машина его была изготовлена въ 600 силъ, съ однимъ винтовымъ двигателемъ, на частномъ заводѣ Берда. Фрегатъ былъ спущенъ на воду въ 1867 году. Главныя его размѣренія слѣдующія:

|                               |                                                                                                                  |              |                |               |           |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------|---------------|-----------|
| Длина между перпендикулярами. | 265 ф.                                                                                                           |              |                |               |           |
| Наибольшая ширина.            | 49 —                                                                                                             |              |                |               |           |
| Углубленіе по чертежу         | <table> <tr> <td>носомъ.</td><td>17 — 10 д.</td></tr> <tr> <td>кормою.</td><td>22 — 1 —</td></tr> </table>       | носомъ.      | 17 — 10 д.     | кормою.       | 22 — 1 —  |
| носомъ.                       | 17 — 10 д.                                                                                                       |              |                |               |           |
| кормою.                       | 22 — 1 —                                                                                                         |              |                |               |           |
| Водоизмѣщеніе.                | 4,505 тоннъ.                                                                                                     |              |                |               |           |
| Сила машины                   | <table> <tr> <td>номинальная.</td><td>600 —</td></tr> <tr> <td>индикаторная.</td><td>2,835 —</td></tr> </table>  | номинальная. | 600 —          | индикаторная. | 2,835 —   |
| номинальная.                  | 600 —                                                                                                            |              |                |               |           |
| индикаторная.                 | 2,835 —                                                                                                          |              |                |               |           |
| Наибольшая скорость хода.     | 11,7 —                                                                                                           |              |                |               |           |
| Стоимость                     | <table> <tr> <td>корпуса.</td><td>1.035,479 руб.</td></tr> <tr> <td>машины.</td><td>384,140 —</td></tr> </table> | корпуса.     | 1.035,479 руб. | машины.       | 384,140 — |
| корпуса.                      | 1.035,479 руб.                                                                                                   |              |                |               |           |
| машины.                       | 384,140 —                                                                                                        |              |                |               |           |

Броневаыя плиты изготовлены на ижорскихъ заводахъ, толщиною  $4\frac{1}{2}$  дюйма на казематѣ и 4 дюйма на поясѣ по ватерлиніи, на тиковой подкладкѣ въ два ряда и со внутренней желѣзной рубашкой изъ углового желѣза. Проектированная для него артиллерія должна была состоять изъ восьми 9-ти дюймовыхъ наръзныхъ орудій въ казематѣ или центральной батарее,



но потомъ была поставлена артиллерія изъ восьми 8-мидюймовыхъ орудій въ казематъ и двухъ 6-ти дюймовыхъ орудій на поворотныхъ платформахъ на верхней палубѣ, не считая небольшихъ пушекъ для салюта, десанта и для дѣйствія противъ миноносокъ. По окончательномъ изготовленіи къ плаванію, фрегатъ «Князь Пожарскій» послался для пробныхъ плаваній въ Балтійское море въ 1869, 1870 и 1871 годахъ, причемъ онъ не обнаруживалъ однако хорошихъ морскихъ качествъ, вслѣдствіе чего фрегатъ былъ переданъ для испытаній подъ наблюденіе генералъ-адъютанта Попова. Послѣдній, подвергнувъ фрегатъ новому всестороннему испытанію въ морѣ, нашелъ, что недостатки его заключаются не въ чертежахъ и конструкціи судна, а въ неправильности размѣщенія нѣкоторыхъ тяжестей и въ несоотвѣтственности рангоута, и что, при небольшихъ, второстепенныхъ передѣлкахъ внутри корпуса, фрегатъ этотъ сдѣлается хорошимъ морскимъ боевымъ судномъ. Дѣйствительно, произведенныя на немъ передѣлки дали столь удовлетворительные результаты, что лѣтомъ 1873 года онъ былъ отправленъ въ Средиземное море для практическаго плаванія и для станціонерной службы. Фрегатъ этотъ былъ такимъ образомъ первымъ нашимъ броненосцемъ, высланнымъ изъ Кронштадта далѣе предѣловъ Балтійскаго моря. Во время плаванія фрегата изъ Англіи въ Грецію, ему пришлось испытать свѣжіе вѣтра и большое волненіе, особенно на переходѣ изъ Мальты въ Пирей, причемъ размахи фрегата выходили изъ показаній кренометра,

и, не смотря на это, фрегатъ, судя по донесенію его командира, держался на волненіи хорошо.

Осенью 1875 года, фрегатъ возвратился благополучно въ Кронштадтъ, гдѣ онъ былъ подвергнутъ значительнымъ исправленіямъ по корпусу и механизму. Между прочимъ, кромѣ нѣкоторыхъ передѣлокъ внутри корпуса, онъ былъ обшитъ снаружи въ подводной части деревомъ въ одинъ рядъ съ цинковыми листами, а машина была перебрана и передѣлана, съ установкой новыхъ восьми котловъ, вмѣсто прежнихъ шести и съ устройствомъ двухъ дымовыхъ трубъ. Отъ этого сила его машины увеличилась настолько, что на пробномъ плаваніи подъ парами, осенью 1877 года, фрегатъ получилъ скорость хода 11,7 узла, т. е. на одинъ узелъ больше противъ испытаній въ 1872 году. Кромѣ того, въ это же время были сдѣланы на фрегатѣ приспособленія для дѣйствія шпиронными, откидными и буксирными минами. Въ такомъ исправленномъ и обновленномъ видѣ, фрегатъ вторично отправленъ въ 1878 году на станцію въ Средиземное море, гдѣ онъ находится до сихъ поръ.

Первоначальная постройка фрегата „Мининъ“.

Постройка фрегата «Мининъ» въ высшей степени характеризуетъ ту переходную и трудную эпоху военного судостроенія, когда непрерывныя усовершенствованія въ судостроеніи и артиллеріи, слѣдовавшія одно за другимъ съ поразительной скоростью, мѣшали остановиться на чемъ нибудь окончательномъ. «Мининъ» начатъ постройкою въ 1864 году по чертежамъ и по типу заложенного тогда же фрегата «Князь Пожар-



скій», т. е. 8-ми пушечнымъ казематированнымъ мореходнымъ броненосцемъ, съ машиною въ 450 номинальныхъ силъ, но затѣмъ, вслѣдствіе стеченія различныхъ обстоятельствъ, нѣсколько разъ во время самой постройки судна чертежи этого фрегата были подвергаемы различнымъ кореннымъ измѣненіямъ и онъ оконченъ постройкою не ранѣе 1877 года фрегатомъ крейсеромъ новѣйшаго типа. Сперва, при самомъ началѣ постройки, быстрые успѣхи въ кораблестроеніи и артиллеріи, сдѣланные въ то время въ Англіи, заставили допустить значительныя измѣненія въ первоначальныхъ чертежахъ «Минина», чтобы снабдить его машиною сначала въ 600, а потомъ въ 800 силъ, и поставить на немъ болѣе сильную артиллерію, чѣмъ предполагавшаяся первоначально 8-ми дюймового калибра, что и заставило увеличить его размѣренія въ ширину и длину. Въ 1866 году американскіе мониторы «Miantonomoh» и «Monadnock» совершили свои знаменитые океанскіе переходы, которыми окончательно убѣдили сторонниковъ башенныхъ судовъ въ возможности постройки сильнаго мореходнаго башеннаго броненосца. Англійскій капитанъ Кользъ, проповѣдывавшій свои убѣжденія въ пользу башенныхъ судовъ, воспользовался примѣрами американскихъ мониторовъ и рѣшился представить въ англійское адмиралтейство чертежи башеннаго рангоутнаго броненосца, и такъ какъ общественное мнѣніе, печать и наконецъ само министерство въ Англіи высказались въ пользу идей Кольза, то чертежи его были утверждены и

проектированный имъ броненосецъ «Captain» заложенъ въ 1866 году и спущенъ на воду въ началѣ 1869 года.

Въ своихъ предыдущихъ постройкахъ наше морское министерство имѣло возможность оцѣнить по достоинству преимущества башенныхъ броненосцевъ, и теперь, видя дальнѣйшее развитіе этой системы и производя постройку новаго мореходнаго броненосца, естественно находило желательнымъ примѣнить идею Кольза къ фрегату «Мининъ». Вслѣдствіе этого, оно поручило кораблестроительному техническому комитету пересоставить чертежи фрегата въ этомъ смыслѣ, выражавшемъ тогда послѣднее слово науки кораблестроенія. Такимъ образомъ «Мининъ» былъ спущенъ на воду въ 1869 году, какъ башенный мореходный броненосецъ, построенный на основаніяхъ одинаковыхъ съ фрегатомъ «Captain».

Но въ ночь съ 6 на 7-е сентября 1870 года ужасная участь постигла фрегатъ «Captain». Во время сильнаго порывистаго вѣтра онъ перевернулся и погибъ у испанскаго берега почти со всѣмъ экипажемъ и изобрѣтателемъ капитаномъ Кользомъ. Такая страшная катастрофа заставила приостановить окончательную постройку «Минина», и морскому министерству надлежало рѣшить въ какомъ видѣ оканчивать постройку этого судна. Такъ какъ перестройка его въ башенное судно прибрежной защиты потребовала бы самыхъ капитальныхъ передѣлокъ, потому что въ то время уже весьма измѣнились и увеличились требованія отъ броненосцевъ прибрежной защиты по отно-



пенію толщины брони и калибра орудій, а съ другой стороны примѣръ фрегата «Captain» не допускалъ возможности достройки «Минина» согласно первоначальному назначенію, то морское министерство воспользовалось его корпусомъ для передѣлки въ броненосный фрегатъ-крейсеръ, по типу выработавшемуся у насъ въ послѣднее время, о чемъ будетъ подробно изложено ниже.

Въ 1862 году морское министерство поставило себѣ задачей соорудить чрезъ 6—7 лѣтъ достаточно сильный броненосный флотъ для защиты Кронштадта и столицы. Этотъ предназначенный срокъ истекалъ въ 1870 году, и по инициативѣ морскаго министерства въ этомъ году была назначена особая коммисія, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта Тотлебена, для выработки плана обороны Кронштадта при содѣйствіи нашего броненоснаго флота.

Къ 1-му января 1870 года, нашъ балтійскій броненосный флотъ состоялъ изъ слѣдующаго числа судовъ разнаго типа и ранга:

| Типы и ранги судовъ.        | Число судовъ. | Число орудій. | Вѣсъ залпа съ орудіа, а для броненосныхъ судовъ — для всѣхъ орудій. | Число номинальныхъ силъ машинъ. | Число тоннъ водоизмѣщенія. |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
|                             |               |               | фунты.                                                              |                                 |                            |
| Батареинныя фрегаты . . . . | 3             | 60            | 3,042                                                               | 2,200                           | 16,657                     |
| 3-хъ башенныя » . . . .     | 2             | 12            | 3,600                                                               | 800                             | 7,010                      |
| 2-хъ » » . . . .            | 2             | 8             | 2,400                                                               | 080                             | 6,900                      |

Результаты дѣятельности по броненосному судостроенію въ 1-му января 1870 года.

| Типы и ранги судовъ.           | Число судовъ. | Число орудій. | Всѣхъ залпа съ од-<br>ного борта, а для ба-<br>шенныхъ судовъ, — для<br>всѣхъ орудій. | Число номиналь-<br>ныхъ силъ машинъ. | Число тоннъ во-<br>доснаженія. |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|
| Плавучія батареи . . . . .     | 3             | 52            | 2,078                                                                                 | 1,110                                | 10,002                         |
| 2-хъ башенныя лодки . . . . .  | 3             | 10            | 3,376                                                                                 | 600                                  | 5,162                          |
| Одно-башенные мониторы . . . . | 10            | 20            | 9,760                                                                                 | 1,600                                | 15,659                         |
| Итого . . . . .                | 23            | 162           | 24,256                                                                                | 7,110                                | 61,390                         |

Коммисія подъ предсѣдательствомъ генераль-адъютанта Тотлебена въ подробности разсмотрѣла, насколько этотъ флотъ отвѣчалъ въ 1870 году главнѣйшему своему назначенію—служить защитой Кронштадту и столицѣ, и выработала планъ такой защиты при совокупномъ дѣйствіи флота и неподвижныхъ фортовъ и батарей Кронштадта. Этотъ планъ удостоился Высочайшаго утвержденія 13 апрѣля 1871 года. Оказалось, что у насъ имѣлось достаточное число броненосныхъ судовъ, для распредѣленія ихъ согласно этому плану въ мѣстностяхъ, требующихъ морской подвижной силы, и что необходимо лишь нѣкоторое число мелкосидящихъ судовъ типа строившихся тогда въ Англіи, такъ называемыхъ, плавучихъ платформъ, сидящихъ въ водѣ не болѣе 6½ и 7 футовъ и носящихъ по одному 9-ти и 10-ти дюймовому наръзному орудію. Въ 1873 году морское министерство приступило къ осуществленію постройки такихъ мелкосидя-



щихъ судовъ, избравъ выработанный для этого у насъ особый типъ лодки «Ершъ». Эта лодка построена въ Петербургѣ изъ желѣза и дерева, спущена на воду въ 1874 году, вооружена однимъ 11 дюймовымъ наръзнымъ орудіемъ и имѣетъ совокупную машину въ 30 номинальныхъ силъ. Испытаніе этой лодки, возбуждившее большой интересъ по новости дѣла, оказалось столь удовлетворительнымъ, что морское министерство вскорѣ приступило къ постройкѣ еще восьми лодокъ по нѣскольکو измѣненному типу лодки «Ершъ». Изъ нихъ четыре уже спущены на воду въ теченіи лѣта 1879 года и будутъ вооружены по одному 11 дюймовому орудію и по двѣ скорострѣльныхъ пушки.

Слѣдующая таблица показываетъ сравнительную боевую силу нашего броненоснаго флота въ 1870 году съ иностранными броненосными флотами:

|                             | Англія.   | Франція.  | Россия.   | Пруссія. | Швеція.  | Данія. |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|--------|
| Число судовъ .              | 42        | 40        | 23        | 5        | 5        | 4      |
| Число орудій .              | 628       | 434       | 162       | 69       | 10       | —      |
| Запасъ одного борта . . . . | 54,352 ф. | 49,585 ф. | 24,256 ф. | 6,166 ф. | 4,880 ф. | —      |
| Число силъ машинъ . . . .   | 30,590    | 25,610    | 7,110     | 3,600    | 750      | 1,740  |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . | 231,184   | 176,566   | 61,390    | 22,779   | 16,000   | 9,113  |

Эти данныя, вмѣстѣ со сравненіемъ толщины брони, скорости хода и другихъ судовыхъ элементовъ, давали право сдѣлать слѣдующія заключенія:

1) Нашъ балтійскій броненосный флотъ былъ въ 1870 году несравненно слабѣ англійскаго и французскаго флотовъ по числу судовъ и по силѣ артиллеріи; но тогдашніе сильные представители этихъ флотовъ, при одиночномъ боѣ судовъ, нашли бы въ нашемъ флотѣ равносильныхъ себѣ соперниковъ.

2) Онъ былъ сильнѣе броненосныхъ флотовъ нашихъ сосѣдей—Пруссіи, Даніи и Швеціи, владѣнія которыхъ прилегаютъ къ водамъ Балтійскаго моря. Наши батареинные и башенные фрегаты, а также броненосныя батареи, были въ состояніи вступать въ бой съ флотами этихъ государствъ на всемъ пространствѣ Балтійскаго моря, а башенныя лодки и мониторы могли быть переводимы вдоль побережья этого моря для дѣйствій противъ береговыхъ сооруженій непріятеля.

3) Онъ могъ вступать въ бой съ надеждой на успѣхъ съ броненоснымъ флотомъ каждой другой европейской державы—напримѣръ: Австріи, Италіи или Турціи, но не иначе, какъ въ Балтійскомъ морѣ, или опираясь на берега дружественной державы.

Къ этимъ выводамъ надлежитъ еще присоединить то чрезвычайно важное обстоятельство, что прекращеніе сношеній съ западными державами, въ случаѣ военныхъ дѣйствій, не пріостановило бы ни постройки, ни исправленія судовъ, такъ какъ суда строились у насъ и изъ нашихъ матеріаловъ.



Подведеііе итоговъ, сдѣланное комиссіею подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта Тотлебена, показало, что сооруженіе подвижной броненосной защиты Кронштадта и доступовъ къ столицѣ можно было считать тогда оконченнымъ, и морское министерство получило возможность расширить кругъ своей задачи по броненосному судостроенію и усилить постройку броненосныхъ судовъ, предназначенныхъ для отдаленныхъ плаваній, къ чему первыя начинанія были сдѣланы еще въ 1866 и 1867 годахъ.

Вопросъ о сооруженіи броненосныхъ судовъ для дальнихъ плаваній въ концѣ 60-хъ годовъ все болѣе и болѣе волновалъ умы моряковъ и судостроителей и уже началъ получать осуществленіе на дѣлѣ, въ постройкѣ и плаваніи. Почти одновременно съ американскимъ мониторомъ «*Monitor*», доказавшимъ своимъ приходомъ изъ Америки въ Европу способность башенныхъ судовъ къ дальнимъ морскимъ плаваніямъ, испанскій броненосецъ «*Numancia*», англійскіе «*Ocean*» и «*Zealous*» и французскій «*Belliqueuse*» совершили дальнія и кругосвѣтныя плаванія въ Тихій океанъ и обратно, обогнувъ мысъ Горнъ или мысъ Доброй Надежды, выдержавъ нѣсколько бурныхъ погодъ, и доказали такимъ образомъ въ свою очередь, что и бортовые мореходные броненосцы способны къ продолжительной крейсерской и станціонерной службѣ. Слѣдующія слова извѣстнаго англійскаго адмирала Эльвертона, командовавшаго нѣсколько лѣтъ практической броненосной эскадрой, показываютъ какой за-

Вопросъ о сооруженіи мореходныхъ броненосцевъ.

дачѣ, по понятіямъ господствовавшимъ въ 1866 году, долженъ былъ отвѣчать броненосный крейсеръ: «мы «не въ правѣ требовать отъ броненоснаго судна того», говоритъ адмиралъ, «чтобы оно было такимъ же хорошимъ крейсеромъ, какъ обыкновенный винтовой «фрегатъ или корветъ; но если оно можетъ удержать «свое мѣсто въ виду непріятельскаго порта, не при- «бѣгая къ помощи пара, и выдержатъ погоды, кото- «рыя могутъ ему встрѣтиться; если оборонительная и «наступательная сила его будетъ равна той, которая «можетъ быть противопоставлена ему въ морѣ, и «если оно носитъ сильную артиллерію, достаточно «поднятую надъ водою, то мы достигли отъ броне- «носца всего, что можно ожидать отъ него, какъ отъ «крейсера, при нынѣшнемъ состояніи военно-морскаго «искусства». Такимъ условіямъ могли въ то время отвѣчать изъ нашихъ броненосныхъ судовъ, кромѣ деревянныхъ фрегатовъ «Петропавловскъ» и «Сева- «стополь», еще начатые постройкою желѣзные фре- «гаты «Князь Пожарскій» и «Мининъ». Но при не- «обыкновенной быстротѣ, съ которою въ то время все «измѣнялось въ дѣлѣ кораблестроенія, повторять эти же чертежи въ послѣдующихъ постройкахъ, значило бы подвергаться опасности видѣть суда устарѣлыми прежде, чѣмъ они будутъ достроены. При необыкновенно быстромъ ходѣ развитія кораблестроенія и артил- «леріи, нельзя было ограничиваться только заимство- «ваніемъ того, что выработано опытомъ другихъ дер- «жавъ, брать готовое. Для того, чтобы идти по воз-



возможности въ уровень съ другими державами, необходимо было самимъ дѣлать дорогіе и рискованныя опыты, имѣя программу, что кажущееся теперь въ технику недостижимымъ будетъ чрезъ два-три года совершившимся фактомъ.

Морское министерство подняло вопросъ о составленіи проекта мореходнаго броненосца, и проектъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Попова былъ признанъ въ концѣ 1867 года наиболѣе соотвѣтствующимъ своему назначенію и условіямъ министерства. Проектъ адмирала Попова представлялъ типъ двухъ-башеннаго броненосца и въ общихъ чертахъ совпадалъ съ послѣдними кораблестроительными работами въ Англіи, гдѣ въ то время Ридъ, совершенствуя систему американскихъ мониторовъ, приступилъ къ постройкѣ созданнаго имъ типа *брустверныхъ мониторовъ*, представителями котораго служатъ «Devastation» и «Thunderer».

Суда эти похожи на американскіе и наши мониторы тѣмъ, что имѣютъ относительно низкую надводную часть; но башни ихъ, а также другія жизненные части судна, возвышающіяся надъ палубою, бронированы не каждая отдѣльно, но окружены покрытымъ броней брустверомъ, который возвышается на нѣсколько футовъ надъ серединой верхней палубы.

Такая конструкція главнымъ образомъ вызвана желаніемъ строителей насколько возможно уменьшить покрываемую броней поверхность судна, чтобы, на счетъ уменьшеннаго чрезъ это вѣса, утолстить броневую защиту судна. Дѣйствительно, поверхность

Проектъ адмирала Попова.

Характеристики особенно сги этого проекта.

надводнаго борта на брестверныхъ мониторахъ, по сравненію съ размѣрами судна, уменьшена до крайняго предѣла, что и позволило довести толщину брони на этой надводной части до небывалыхъ еще размѣровъ. Если сравнить брестверный башенный броненосецъ съ бортовымъ башеннымъ судномъ одинаковыхъ размѣровъ, то окажется, что первый можетъ носить болѣе тяжелую и толстую броню и болѣе сильную артиллерию. Точно также сравнительно съ рангоутнымъ мореходнымъ броненосцемъ одинаковыхъ размѣровъ, брестверный мониторъ представляетъ возможность имѣть болѣе толстую броню, болѣе сильную артиллерию съ круговымъ обстрѣломъ и меньшее число команды; стоимость его постройки и содержанія дешевле; не имѣя же рангоута, онъ во время боя представляетъ меньшую цѣль непріятелю. Кромѣ того, будучи снабженъ двумя независимыми машинами и двумя винтами, брестверный мониторъ обезпеченъ хорошей поворотливостью и, въ случаѣ поврежденія одной машины, онъ будетъ въ состояніи пользоваться другой.

Постройка корабля „Петръ Великій“.

Въ 1869 году приступлено къ постройкѣ монитора по проекту адмирала Попова. Онъ строился въ петербургскомъ портѣ казенными средствами и первоначально носилъ названіе «Крейсеръ», но 30 мая 1872 года, въ день празднованія двухсотлѣтія со дня рожденія Великаго Основателя флота, по Высочайшему повелѣнію, наименованъ «Петръ Великій» и зачисленъ въ судовой списокъ въ рангъ кораблей. Подъ этимъ именемъ онъ былъ спущенъ на воду 22 августа 1872





съ переговорными трубами и приводами въ башни, машину и другія части судна. Подводная часть корпуса обшита двумя рядами деревянной настилки, съ наружными мѣдными листами. Свѣсъ, образуемый броней въ подводной части кругомъ борта, забранъ дубовыми надѣлками. Кромѣ главнаго киля, устроены по обѣ стороны въ подводной части боковые кили.

Бортъ судна надъ ватерлиніей и ниже ея на 5 и 6 футъ покрытъ броневыми плитами, толщиною 12, 10 и 8 дюймовъ, на тиковой подкладкѣ такой же толщины; на брустверѣ и башняхъ толщина брони 12 и 14 дюймовъ, на тиковой подкладкѣ такой же толщины. Верхняя палуба покрыта плитами въ  $2\frac{1}{2}$  и 3 дюйма.

Артиллерія «Петра Великаго» состоитъ въ настоящее время изъ слѣдующихъ орудій: четыре 12-ти дюймовыя 40 тонныя нарѣзныя пушки, по двѣ въ каждой вращающейся башнѣ системы Кольза; двѣ 9-ти дюймовыя нарѣзныя мортиры на кормовой броневой палубѣ; шесть 4-хъ фунтовыхъ нарѣзныхъ пушекъ для салюта и десанта на мостикѣ и три скорострѣльные пушки для дѣйствія противъ непріятельскихъ миноносокъ. По минной части онъ имѣетъ выдвижныя шестовыя мины и буксирныя системы Гарвея, со всѣми соотвѣтствующими приспособленіями.

Двигательная его сила состоитъ изъ двухъ независимыхъ машинъ, приводящихъ въ движеніе два отдѣльных винта. Обѣ машины совокупной системы, въ 1,400 силъ номинальныхъ и 9,000 силъ индикаторныхъ, съ 12 паровыми котлами, тремя цилиндрами



и холодильниками съ поверхностнымъ охлажденіемъ. Обѣ машины установлены на совершенно отдѣльныхъ фундаментахъ и раздѣляются одна отъ другой непроницаемыми для воды переборками. Угольные ящики, вмѣщающіе 1,400 тоннъ угля на  $6\frac{1}{2}$  и 7 дней полного хода подъ парами, расположены вдоль борта по обѣимъ сторонамъ котловъ и раздѣлены на нѣсколько непроницаемыхъ для воды отдѣленій, съ герметическими дверцами для сообщенія между ними и съ кочегарными отдѣленіями. Кромѣ двухъ главныхъ судовыхъ машинъ, имѣется еще нѣсколько небольшихъ механизмовъ: для вращенія башенъ, дѣйствія вентилятора, шпиля, эжектора, пожарныхъ и водоотливныхъ помпъ, отъ которыхъ проведена особая система трубъ съ клинкетами во всѣ внутреннія отдѣленія судна.

Судовыя машины были изготовлены на заводѣ Берда въ 1874 году и окончательно установлены на суднѣ въ 1876 году. При официальномъ испытаніи ихъ лѣтомъ 1877 года, машины не развили контрактной индикаторной силы. Наибольшая средняя скорость хода получилась 12,35 узла, вмѣсто предназначенной въ 14 узловъ.

«Петръ Великій» оправдалъ возлагавшіяся на него надежды. Труды, время и деньги, израсходованныя на сооруженіе этого корабля, не были потрачены непроизводительно. Дѣйствительно, только въ одной Англіи онъ могъ бы тогда найти равносильнаго себѣ соперника въ однотипномъ съ нимъ броненосцѣ «Thunderer». Послѣдній, будучи заложенъ одновременно съ «Петромъ

Боевое значеніе корабля «Петръ Великій».

Великимъ» въ концѣ 1869 года и спущенъ на воду тоже въ 1872 году, могъ быть, вслѣдствіе разныхъ причинъ, отправленъ по назначенію въ Средиземное море только въ 1878 году, тогда какъ «Петръ Великій» находился въ кампаніи уже въ 1877 году. Такая продолжительная постройка современныхъ боевыхъ судовъ вызывается не только у насъ, но и въ Англіи, чрезвычайною трудностью осуществить въ подобныхъ судахъ всѣ громадныя требованія военно-морскаго искусства и примѣнить къ нимъ всѣ необходимыя техническія усовершенствованія и изобрѣтенія. Но у насъ, къ этимъ техническимъ осложненіямъ, необходимо присоединить еще постоянныя затрудненія финансовыя.

Въ 1876 году въ Англіи были изданы особыя таблицы, въ которыхъ, на основаніи научныхъ данныхъ, опредѣлены боевые элементы наиболѣе сильныхъ изъ существовавшихъ тогда броненосцевъ во всѣхъ иностранныхъ флотахъ. Корабль «Петръ Великій» показанъ въ этой таблицѣ занимающимъ первое мѣсто.

Морякамъ всѣхъ націй хорошо извѣстна та истина, что каждое военное судно имѣетъ свой опредѣленный кругъ дѣйствій и что какими прекрасными качествами ни обладало бы военное судно, оно не въ состояніи одинаково удовлетворять всѣмъ многообразнымъ условіямъ и требованіямъ военно-морской службы. Такъ точно и корабль «Петръ Великій», несмотря на свое специальное назначеніе—быть *мореходнымъ* броненосцемъ, не можетъ, по неимѣнію рангоута, удовлетворять всѣмъ требованіямъ *океанской службы*. Для этой



послѣдней цѣли, наука кораблестроенія въ послѣднее время выработала и создала особый типъ *океанскихъ крейсеровъ*, представители которыхъ также имѣются въ нашемъ флотѣ, съ особой предназначенной для нихъ программой дѣйствій.

Извѣстно, что первое осуществленіе мысли о сооруженіи военныхъ, быстроходныхъ, океанскихъ крейсеровъ, принадлежитъ американцамъ, которые, наученные опытомъ междоусобной войны и крейсерствомъ приватира «Alabama», построили нѣсколько крейсеровъ типа «Wampanoag», предназначенныхъ спеціально какъ для боя съ равносильными непріятельскими крейсерами, такъ и для истребленія купеческаго флота враждебной націи. Главныя особенности такихъ крейсеровъ состоятъ въ большихъ размѣрахъ, грозной артиллеріи, сильныхъ паровыхъ машинахъ и большой площади парусности, для обезпеченія за ними наибольшей скорости хода подъ парами и парусами. Англійское адмиралтейство немедленно же сосредоточило свое вниманіе на проектированіи подобныхъ же крейсеровъ, но которые во всѣхъ отношеніяхъ были бы сильнѣе и лучше американскихъ судовъ. Результатомъ этого стремленія явился у англичанъ фрегатъ «Inconstant», построенный изъ желѣза и спущенный на воду въ концѣ 1868 года. «Inconstant» имѣлъ на пробномъ плаваніи 15 узловъ хода подъ парами; парусныя его качества оказались также вполне удовлетворительными. По обыкновенію, англичане на этомъ не остановились и приступили къ дальнѣйшей разработкѣ этого типа

Общія замѣчанія о типѣ океанскихъ крейсеровъ.

судовъ и къ примѣненію своихъ идей къ корветамъ и шлюпамъ (клиперамъ), предназначеннымъ къ крейсерской службѣ въ отдаленныхъ моряхъ и океанахъ.

Программа морскаго министерства при сооруженіи океанскихъ крейсеровъ.

Во всеподданнѣйшихъ отчетахъ морскаго министерства за 1867—1869 гг., неоднократно указывалось на тотъ прискорбный фактъ, что, вслѣдствіе ограниченныхъ денежныхъ средствъ, постройка у насъ новыхъ судовъ для океанскихъ плаваній была вовсе пріостановлена и что намъ приходилось невольно ограничиваться высылкою въ океанъ нашихъ прежнихъ деревянныхъ винтовыхъ судовъ, утратившихъ уже боевое значеніе и поддерживавшихся по возможности тѣмъ же, исправленіями по корпусу и механизму и вооруженіемъ современной наръзной артиллеріей. Появленіе въ иностранныхъ флотахъ новаго типа судовъ, предназначенныхъ быть океанскими крейсерами, опасеніе, что, по окончаніи срока службы нашихъ деревянныхъ винтовыхъ судовъ, мы можемъ быть поставлены въ совершенную невозможность продолжать наши океанскія плаванія даже для образованія командъ, наконецъ, развитіе военно-морскихъ силъ Японіи, сосѣдней намъ державы на восточной нашей окраинѣ, гдѣ сосредоточивается такъ много международныхъ интересовъ, дѣлало настоятельно необходимымъ присутствіе въ тѣхъ водахъ нашихъ морскихъ силъ, могущихъ охранять наши достоинство и интересы.

По подробномъ обсужденіи вопросовъ, относящихся до созданія судовъ для океанскихъ плаваній, въ видахъ удовлетворенія потребностей политическихъ и



для практическаго образованія офицеровъ и командъ, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ призналъ необходимымъ имѣть *четыре отряда*, каждый въ составѣ одного корвета и двухъ клиперовъ, такъ, чтобы одинъ отрядъ находился на станціяхъ въ Тихомъ океанѣ, одинъ возвращался бы оттуда, одинъ шель на станцію изъ Балтійскаго моря и одинъ находился въ Кронштадтѣ для исправленій, неизбежныхъ послѣ трехгодичной службы въ океанѣ, которая выпадала бы на долю каждаго изъ отрядовъ. Для выполненія такой программы, надлежало имѣть: 4 корвета и 8 клиперовъ, которые были бы построены по новѣйшимъ чертежамъ, выработаннымъ для означенной цѣли наукой кораблестроенія, согласно современнымъ требованіямъ военно-морскаго искусства.

Въ началѣ 1869 года морское министерство поручило Свиты Его Величества контръ-адмиралу Попову составить чертежи и спецификацію *океанскаго крейсера*, отвѣчающаго условіямъ такого служебнаго поприща, и адмиралъ Поповъ вскорѣ представилъ проектъ крейсера, составленный на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ:

1) Если назначеніе крейсера заключается въ уничтоженіи непріятельской морской торговли и въ нанесеніи вреда слабозащищеннымъ морскимъ станціямъ непріятеля, не имѣя при этомъ въ виду атаки крѣпостей и эскадреннаго боя съ броненосцами, или, говоря другими словами, если мы будемъ въ этомъ дѣлѣ руководиться тѣми же соображеніями, какія обу-

словили постройку въ Англіи фрегата «Inconstant», то проектируемый крейсеръ долженъ быть лучше и сильнѣе послѣдняго, подобно тому какъ «Inconstant» превзошелъ своими качествами американскіе крейсера. Для этой цѣли адмиралъ Поповъ воспользовался образованіемъ подводной части англійскаго фрегата, но измѣнилъ надводную его часть, чтобы проектируемый крейсеръ покрыть поясомъ брони по ватерлиніи, шириною 7 футъ и толщиною 6 дюймовъ, чего не имѣетъ «Inconstant». Такой поясъ брони защититъ жизненные части крейсера, на случай встрѣчи съ непріятельскими военными крейсерами, а также съ большими коммерческими пароходами, которые могутъ быть вооружены небольшимъ числомъ сильныхъ орудій.

2) Артиллерія его должна состоять изъ небольшого числа наръзныхъ орудій такихъ калибровъ, какихъ нельзя поставить на суда, построенныя не специально для военныхъ цѣлей. Для этого крейсеръ вооруженъ четырьмя 8-ми дюймовыми наръзными орудіями, поставленными на особо устроенныхъ выступахъ на верхней палубѣ, близь середины судна, съ углами обстрѣла по всему горизонту, и, кромѣ того, по одному 6-ти дюймовому орудію на бакѣ и въ кормѣ на поворотныхъ платформахъ, для стрѣльбы по линіи киля и по траверзу.

3) Имѣя въ виду, что быстрота хода составляетъ для крейсера весьма важную силу, которая даетъ ему возможность избѣжать боя съ сильнѣйшимъ противни-



комъ и принудить къ бою слабѣйшаго, поставивъ себя въ невыгоднѣйшее къ нему положеніе,—крейсеръ снабженъ машиной усовершенствованной системы, въ 900 номинальныхъ силъ. Чтобы крейсеръ могъ обладать хорошими качествами подъ парусами, на немъ поставленъ полный трехмачтовый рангоутъ съ большой площадью парусности.

4) Судну даны большіе размѣры и водоизмѣщеніе, чтобы доставить помѣщеніе для команды, запасовъ провизіи и топлива, а также для машины съ котлами и принадлежностями. Матеріаломъ для постройки корпуса судна избрано желѣзо и отчасти сталь. Система постройки—клѣтчатая, съ бракетами, стрингерами, двойнымъ дномъ и съ непроницаемыми для воды внутренними переборками и отдѣленіями. Подводная часть корпуса обшита деревомъ съ мѣдными наружными листами.

По разсмотрѣніи въ особой комисіи чертежей, спецификаціи и предложеній адмирала Попова, морское министерство утвердило въ главныхъ чертахъ проектъ новаго крейсера и, съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго въ концѣ 1869 года, было приступлено въ 1870 году къ постройкѣ по одинаковымъ чертежамъ двухъ корветовъ: «Генераль-Адмиралъ» и «Александръ Невскій». Оба судна строились въ Петербургѣ на частныхъ заводахъ: первый—на невискомъ, а второй на балтійскомъ. Вслѣдствіе того, что денежныя средства морскаго министерства не позволяли быстраго и одновременнаго сооруженія

Фрегаты „Генераль-Адмиралъ“ и „Герцогъ Эдинбургскій“.

этихъ судовъ, постройка ихъ была разсрочена по необходимости на нѣсколько лѣтъ. Механизмы для нихъ изготовлялись: для «Генераль-Адмирала» — на частномъ заводѣ Берда, который, вслѣдствіе бывшаго на этомъ заводѣ пожара, могъ сдать машину для установки на судно только въ 1876 году, а для «Александра Невскаго» на томъ же заводѣ, гдѣ строился корпусъ. Первый былъ спущенъ на воду въ 1873 году, а второй, по разстройству дѣлъ на заводѣ, въ 1875 году. Послѣ спуска на воду, оба судна были перечислены въ рангъ фрегатовъ, а «Александръ Невскій» былъ переименованъ въ 1874 году въ «Герцогъ Эдинбургскій».

Главныя размѣренія обоихъ судовъ слѣдующія:

|                                    |                       |
|------------------------------------|-----------------------|
| Длина между перпендикулярами . . . | 270 ф. 0 д.           |
| Наибольшая ширина. . . . .         | 48 — 0 —              |
| Углубленіе по чертежу {            | носомъ . . . 19 — 0 — |
|                                    | кормою . . . 23 — 0 — |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . . .    | 4.604.                |
| Номинальная сила машинъ . . .      | 900.                  |

Къ 1 января 1880 года, положеніе обоихъ судовъ было слѣдующее: фрегатъ «Герцогъ Эдинбургскій» по корпусу оконченъ постройкою; остается установить его машину и вооружить, что и будетъ исполнено лѣтомъ 1880 года. Фрегатъ «Генераль-Адмиралъ» былъ предназначенъ въ дальнее плаваніе лѣтомъ 1878 года, и хотя былъ приготовленъ къ назначенному сроку, но не могъ быть посланъ въ океанъ, вслѣдствіе обнаружившихся въ механизмѣ



на официальных пробахъ существенныхъ недостатковъ и неисправностей, которыя могли быть устранены только къ закрытію навигаціи 1879 года. Кромѣ того, во время сильнаго шторма, осенью 1878 года, фрегатъ сдрейфовало на мель на кронштадтскомъ рейдѣ, что заставило ввести его на зиму въ докъ, для осмотра и небольшихъ исправленій по корпусу. Лѣтомъ 1880 года, онъ назначенъ къ отправленію на станцію въ Тихій океанъ.

Говоря выше о первоначальной постройкѣ фрегата «Мининъ», предназначавшагося быть башеннымъ переходнымъ броненосцемъ, мы уже упомянули, что, вслѣдствіе гибели однотипнаго съ нимъ англійскаго фрегата «Captain», морское министерство было вынуждено въ 1870 году приостановить дальнѣйшую достройку «Минина», который въ то время уже былъ спущенъ на воду. Катастрофа съ фрегатомъ «Captain» не допускала возможности достройки «Минина» по первоначальнымъ чертежамъ; между тѣмъ передѣлка его въ башенное судно прибрежной защиты потребовала бы самыхъ капитальныхъ перестроекъ его корпуса, потому что въ то время уже весьма измѣнились и увеличились требованія отъ прибрежныхъ броненосцевъ по отношенію толщины брони и калибра орудій. Вслѣдствіе этого морское министерство поручило генералъ-адъютанту Попову осмотрѣть корпусъ «Минина» и представить свои соображенія о примѣненіи его къ болѣе соответствующему и полезному служебному назначенію.

Перестройка башеннаго фрегата «Мининъ» въ броненосный крейсеръ.

Въ 1874 году, генераль-адъютантъ Поповъ призналъ возможнымъ воспользоваться корпусомъ «Минина» для обращенія его въ океанскій крейсеръ по типу фрегата «Генераль-Адмиралъ», и при этомъ представилъ свои чертежи, которые и были переданы тогда же на разсмотрѣніе соединенныхъ отдѣленій морскаго техническаго комитета. Комитетъ, провѣривъ чертежи и вычисленія, нашелъ проектъ генераль-адъютанта Попова вполне отвѣчающимъ своему назначенію. Вслѣдствіе этого, по Высочайшему повелѣнію, было рѣшено приступить въ 1874 году къ передѣлкамъ корпуса «Минина» согласно этому проекту, при чемъ признано необходимымъ сдѣлать слѣдующія измѣненія по корпусу и механизму:

1) Снять обѣ башни, отчего значительно увеличится остойчивость судна и уменьшится вѣсъ корпуса, чтобы воспользоваться этимъ для установки полнаго фрегатскаго рангоута, для снабженія его болѣе сильной машиной и для увеличенія запасовъ топлива. Уменьшить кормовой свѣсъ подзора, обремененнаго тяжестью брони, и замѣнить балансирный руль обыкновеннымъ. Передѣлать и заполнить надводную часть корпуса, для устройства на верхней палубѣ особыхъ выступовъ для четырехъ 8-ми дюймовыхъ нафѣзныхъ орудій, подобно устройству на фрегатѣ «Генераль-Адмиралъ». Подводную часть корпуса обшить деревянной настилкой съ цинковыми наружными листами.

2) Прежнюю машину обыкновенной системы, въ 800 номинальныхъ силъ, передѣлать въ машину со-



вокупной системы, которая развивала бы болѣе 6,000 индикаторныхъ силъ, для чего потребовалось увеличить номинальную силу машины до 900, съ тремя цилиндрами и съ 12-ю паровыми котлами. Для установки на судно такой машины признано полезнымъ: ввести добавочное крѣпленіе въ фундаментъ подъ машину и котлы, отдѣлить машинное отдѣленіе отъ ко-чегарнаго непроницаемой для воды переборкой, измѣнить расположеніе и увеличить размѣры угольныхъ ямъ непроницаемыми продольными и поперечными переборками, и надлежащимъ образомъ размѣстить эжекторы, водоотливныя и пожарныя помпы съ ихъ трубами, кранами и клинкетамъ.

3) Такъ какъ «Мининъ» по своимъ размѣрамъ болѣе фрегата «Генералъ - Адмиралъ», то, на основаніи вышеизложенныхъ соображеній относительно артиллеріи на крейсерахъ, рѣшено, поставить на «Мининъ» четыре 8-ми дюймовыхъ наръзныхъ орудія въ выступахъ и двѣнадцать 6-ти дюймовыхъ орудій по борту на верхней палубѣ, съ круговымъ обстрѣломъ по всему горизонту.

Всѣ означенныя передѣлки по корпусу и механизму «Минина» было поручено произвести балтійскому заводу, на которомъ былъ построенъ самый корпусъ фрегата. По окончаніи этихъ передѣлокъ въ 1877 году, «Мининъ» былъ переведенъ изъ Петербурга въ Кронштадтъ для окончательной отдѣлки: обшивки броневымъ поясомъ по ватерлиніи, для вооруженія рангоутомъ, для установки машины и артиллеріи, и наконецъ





маніе иностранныхъ державъ. Такъ, въ Англіи, въ 1875 и 1876 годахъ, были спущены на воду три подобныхъ же крейсера: «Shannon», «Nelson» и «Northampton», при составленіи чертежей которыхъ англійское адмиралтейство старалось выполнить всѣ характеристическія особенности нашихъ крейсеровъ, потому что, какъ было официально заявлено въ англійскомъ парламентѣ, «русскимъ первымъ удалось осуществить «идею броненосныхъ крейсеровъ съ броневымъ поясомъ по ватерлинии».

Постройкою поименованныхъ броненосныхъ крейсеровъ, морское министерство положило прочное начало для выполненія программы, согласно которой мы должны имѣть четыре крейсерскихъ отряда, по три крейсера въ каждомъ. Въмѣсто предположенныхъ по этой программѣ четырехъ корветовъ, по одному въ каждомъ отрядѣ, морское министерство имѣетъ возможность располагать четырьмя желѣзными броненосными фрегатами-крейсерами: «Мининъ», «Генераль-Адмиралъ», «Герцогъ Единбургскій» и наконецъ «Князь Пожарскій», который, послѣ сдѣланныхъ на немъ въ недавнее время исправленій по корпусу и механизму, также въ состояніи хорошо выполнить крейсерскую и станціонерную службу въ дальнихъ моряхъ. Вторая половина программы—постройка неброненосныхъ крейсеровъ, также отчасти выполнена.

Въ началѣ 1871 года, по приказанію Его Высочества Генераль-Адмирала, было поручено кораблестроительному отдѣленію технического комитета «проекти-

Постройка восьми неброненосныхъ крейсеровъ.





серъ», перваго изъ восьми предположенныхъ по программѣ для океанскихъ плаваній. «Крейсеръ» строился изъ русскаго желѣза, по продольной системѣ, со стрингерами, безъ двойнаго дна, съ непроницаемыми для воды переборками и отдѣленіями, съ деревянной обшивкой, покрытой цинковыми листами. Машина его совокупной системы, въ 250 номинальныхъ силъ, изготовлялась на ижорскихъ заводахъ, съ однимъ подъемнымъ винтомъ и четырьмя паровыми котлами. Машина эта должна была развить 1,500 индикаторныхъ силъ и дать судну скорость хода не менѣе 12 узловъ.

«Крейсеръ» былъ спущенъ на воду въ 1875 году и отведенъ въ Кронштадтъ для изготовленія въ дальнее плаваніе. Но такъ какъ машина его не была изготовлена своевременно, то, изъ опасенія, чтобы холодная осень не задержала его на зиму въ Кронштадтѣ, «Крейсеръ» былъ отправленъ 30 октября 1875 года въ Ревель для окончательной установки машины. Работа эта задержала его въ Ревелѣ до открытія навигаціи 1876 года, когда на пробныхъ испытаніяхъ, машина оказалась неисправной, не могла развить условленной индикаторной силы и не дала судну скорости хода болѣе 8 узловъ. Тѣмъ не менѣе обстоятельства потребовали немедленнаго отправленія клипера по назначенію въ Средиземное море, а оттуда въ Сѣверную Америку, гдѣ и было рѣшено машину перебрать и капитально исправить. Однако, не смотря на эти исправленія, нельзя было устранить коренныхъ недостатковъ конструкціи машины, а такъ какъ мор-

скія качества клипера подъ парусами оказались очень хорошими, то онъ, съ исправленной машиной, давшей скорость хода около 10 узловъ, былъ посланъ изъ Нью-Йорка на станцію въ Тихій океанъ, откуда долженъ возвратиться лѣтомъ 1880 года въ Кронштадтъ, гдѣ предполагается поставить на него совершенно новую машину, какъ необходимое условіе дать «Крейсеру» такія же прекрасныя качества подъ парами, какія онъ обнаружилъ подъ парусами при всякихъ обстоятельствахъ службы въ дальнемъ плаваніи.

Клипера: «Джигитъ», «Разбойникъ» и «Стрѣлокъ».

Совершенно по тѣмъ же чертежамъ и по той же системѣ, были построены изъ желѣза еще три клипера: «Джигитъ», «Разбойникъ» и «Стрѣлокъ». Изъ нихъ «Джигитъ» строился въ Петербургѣ, на Галерномъ островкѣ, казенными средствами и былъ спущенъ на воду въ 1876 году; машина для него изготовлена на ижорскихъ заводахъ той же силы и системы, какъ и для «Крейсера», но съ устраненіемъ прежнихъ недостатковъ. Дѣйствительно, на официальном испытаніи машины, осенью 1877 года, «Джигитъ» имѣлъ скорость хода 11 узловъ. Затѣмъ онъ былъ отправленъ на станцію въ Тихій океанъ, гдѣ находится до настоящаго времени, обладая прекрасными морскими качествами.

Клиперъ «Разбойникъ» строился на невскомъ заводѣ, а машина изготовлялась на заводѣ Берда. Онъ спущенъ на воду въ 1878 году и изготовленъ къ плаванію осенью 1879 года. На официальном испытаніи, машина развила 1,606 индикаторныхъ силъ, т. е. на



106 силъ болѣе условленныхъ по контракту, причемъ скорость хода была болѣе  $12\frac{1}{2}$  узловъ. Осенью 1879 года, «Разбойникъ» отправился по назначенію въ Тихій океанъ.

Клиперъ «Стрѣлокъ» строился на балтійскомъ заводѣ, на которомъ изготовлялась также и машина совокупной системы, въ 250 силъ. Онъ спущенъ на воду въ 1879 году и къ осени того же года былъ вооруженъ и изготовленъ къ пробному плаванію. На пробномъ испытаніи машины, «Стрѣлокъ» имѣлъ скорость хода болѣе 13 узловъ. Въ настоящее время «Стрѣлокъ» находится въ Кронштадтѣ.

Одновременно съ сооруженіемъ поименованныхъ четырехъ клиперовъ, морское министерство приступило къ постройкѣ, по одинаковымъ чертежамъ, но по другой системѣ, еще четырехъ совершенно такихъ же клиперовъ: «Наѣздникъ», «Пластунъ», «Вѣстникъ» и «Опричникъ». Принятая система постройки ихъ корпуса называется *смѣшанной* (composite), по которой суда строятся съ желѣзнымъ наборомъ корпуса и деревянной наружной обшивкой. Эта система появилась въ Англіи около 1840 года, для постройки сначала небольшихъ коммерческихъ судовъ, потомъ она стала распространяться на многихъ частныхъ верфяхъ въ Англіи для большихъ парусныхъ и винтовыхъ судовъ; наконецъ, послѣ 1870 года, была примѣнена тамъ же для постройки нѣкоторыхъ военныхъ клиперовъ и корветовъ. Благонадежность этой системы постройки, относительно прочности корпуса мореходнаго судна,

Клиперы: «Наѣздникъ», «Пластунъ», «Вѣстникъ» и «Опричникъ».

подтвердилась продолжительною службою построенныхъ въ Англіи судовъ. Вслѣдствіе этого, генераль-адъютантъ Поповъ предложилъ примѣнить смѣшанную систему къ постройкѣ нашихъ новыхъ клиперовъ, причемъ были объяснены слѣдующія преимущества этой системы:

1) Вслѣдствіе замѣны желѣзной обшивки деревянною, потребуется меньше желѣза для постройки корпуса, чрезъ что уменьшится стоимость постройки.

2) При тѣхъ же размѣрахъ и одинаковой формѣ подводной части судна, вѣсъ его корпуса будетъ меньше, что дастъ возможность брать топлива на 7 сутокъ полного дѣйствія машины, вмѣсто  $5\frac{3}{4}$  сутокъ, какъ рассчитано для клипера «Крейсеръ». Кромѣ того, можно будетъ взять морекой провизіи на 4 мѣсяца и воды на двѣ недѣли, и при всемъ этомъ скорость хода судна не будетъ менѣе 12 узловъ, какъ было вычислено для «Крейсера».

Кораблестроительное отдѣленіе одобрило эти соображенія.

Морское министерство приступило къ постройкѣ по смѣшанной системѣ остальныхъ четырехъ названныхъ клиперовъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

Клиперъ «Наѣздникъ» строился въ петербургскомъ новомъ адмиралтействѣ казенными средствами, а машина его, совокупной системы, изготовлена въ Англіи на заводѣ Пэна. Заказъ этой машины въ Англіи былъ сдѣланъ въ видѣ исключенія, чтобы получить для образца механизмъ новой системы (compound), по чертежамъ котораго можно было бы потомъ строить для



нашихъ клиперовъ такіе же механизмы на русскихъ заводахъ. Расчетъ этотъ оказался совершенно вѣрнымъ, такъ какъ на испытаніи этой машины, въ 1879 году, она развила 1,700 индикаторныхъ силъ, вмѣсто 1,500 условленныхъ по контракту, и «Навѣзникъ» имѣлъ скорость хода 13 узловъ. Клиперъ этотъ былъ спущенъ на воду въ 1878 году и отправился по назначенію въ Тихій океанъ осенью 1879 года.

Клиперъ «Вѣстникъ» строился на невскомъ заводѣ, а машина его, по образцу машины Пэна, изготовлялась на ижорскихъ заводахъ. Клиперъ будетъ спущенъ на воду лѣтомъ 1880 года и долженъ быть изготовленъ къ плаванію въ навигацію того же года.

Клиперъ «Пластунъ» строился на балтійскомъ заводѣ, на которомъ изготовлялась и его машина. Онъ былъ спущенъ на воду лѣтомъ 1879 года, а осенью того же года машина была подвергнута оффиціальному испытанію, причемъ она развила 1,527 индикаторныхъ силъ и дала клиперу скорость хода 12,33 узла.

Клиперъ «Опричникъ» строится, вмѣстѣ съ машиной, на балтійскомъ заводѣ и будетъ спущенъ на воду лѣтомъ 1880 года. Система его постройки такая же, какъ и у его собратьевъ, но съ той разницей, что у него на верхней палубѣ предполагено сдѣлать выступы наружу, для установки четырехъ орудій 6-ти дюймового калибра.

Послѣдняя война съ Турціей и напряженное состояніе политическихъ дѣлъ въ Европѣ, въ періодъ времени отъ санъ-стефанскаго договора до заключе-

Сооруженіе русскихъ крейсеровъ въ Америкѣ.

нія берлинскаго трактата, потребовали отъ нашего правительства принятія мѣръ для огражденія Россіи и русскихъ интересовъ отъ наступательной политики великобританскаго правительства. Въ ряду этихъ мѣръ, на морское министерство была возложена трудная задача—озаботиться, по примѣру 1863 года, снаряженіемъ и высылкою въ океаны возможно большаго числа крейсеровъ, а такъ какъ въ зиму 1877 и 1878 годовъ мы имѣли въ заграничномъ плаваніи только небольшое число станціонеровъ и очередныхъ судовъ съ учебной цѣлью и не могли отправить изъ Балтики ни одного военнаго судна, то такое стеченіе неблагопріятныхъ обстоятельствъ побудило морское министерство отправить изъ Кронштадта въ Сѣверную Америку морскія команды, приобрѣсти тамъ крейсерскія суда и, снарядить ихъ для военной службы, укомплектовать этими командами и выслать въ океанъ. Въ началѣ 1878 года была задумана эта смѣлая экспедиція; 26 марта приказаніе о ней получилось въ Кронштадтъ и чрезъ два дня уже были назначены командиры, офицеры и команды, въ общей сложности 66 офицеровъ и 606 человѣкъ нижнихъ чиновъ. 30 марта вся экспедиція, раздѣленная на три отряда, выступила изъ Кронштадта и по льду перебралась въ Ораніенбаумъ, откуда по желѣзной дорогѣ въ Балтійскій портъ. Тамъ офицеры и нижніе чины сѣли на зафрахтованный пароходъ «Цимбрія» и отправились въ море. Черезъ 16 дней пароходъ благополучно прибылъ въ Сѣверную Америку, въ штатъ Мэнъ.



Въ началѣ мая 1878 года, въ Филадельфiи, на верфи Крампа, былъ спущенъ на воду пароходъ «State of California», купленный русскимъ правительствомъ за 400,000 долларовъ и переименованный въ крейсеръ «Европа». Размѣры его слѣдующіе:

Длина по грузовой ватерлинии . . . 307 ф. 0 д.

Наибольшая ширина . . . . . 37 — 0 —

|                       |   |               |          |
|-----------------------|---|---------------|----------|
| Углубленіе по чертежу | { | носомъ . . .  | 15 — 0 — |
|                       |   | кормомъ . . . | 17 — 0 — |

Число тонн водоизмѣщенія . . . 3,160.

|             |   |                    |        |
|-------------|---|--------------------|--------|
| Сила машины | { | номинальная . . .  | 350.   |
|             |   | индикаторная . . . | 3,000. |

Наибольшая скорость хода подь парами 13,6 узла. Машина совокупной системы съ тремя цилиндрами. Корпусъ парохода построенъ изъ желѣза. По спускѣ его на воду оказалось насколько элементы вычислений, которыми руководствуются при постройкѣ коммерческихъ судовъ, не соответвуютъ условіямъ службы военныхъ судовъ; вслѣдствіе чего потребовалось почти съ самаго начала передѣлать внутреннее устройство корпуса и приспособить его для новаго назначенія. Съ этой цѣлью было увеличено число непроницаемыхъ для воды переборокъ и отдѣленій, съ хорошими водоотливными средствами, чтобы сдѣлать пароходъ по возможности непотопляемымъ; помѣщеніе офицеровъ и команды устроено и расположено съ возможнымъ комфортомъ; устроены крѣйткамеры, бомбовые погреба, помѣщеніе для провизіи на 6 мѣсяцевъ и для воды, а также для судовыхъ

запасовъ и принадлежностей; треть водоизмѣщенія судна отдана для каменнаго угля, какъ главнаго груза на крейсерѣ, и угольныя ямы были размѣщены такимъ образомъ, чтобы могли вмѣщать запасъ угля въ 1,100 тоннъ, котораго, при скорости хода  $13\frac{1}{2}$  узловъ, должно быть достаточнымъ на переходъ разстоянія въ 6,000 миль, при 12 узлахъ хода—на 9,500 миль, при 10 узлахъ—на 14,000 миль, а при маломъ ходѣ—на 100 и даже 120 сутокъ плаванія подъ парами. Кромѣ того, чтобы судно могло ходить и подъ парусами, былъ поставленъ на «Европу» соответствующихъ размѣровъ рангоутъ, но съ парусностью только какъ вспомогательной силой для машины.

Въ такомъ видѣ крейсеръ «Европа»; въ сентябрѣ 1878 года, вышелъ на пробное испытаніе машины, которая развила полную индикаторную силу и дала судну скорость хода 13,65 узла. Въ началѣ декабря того же года, «Европа» ушелъ изъ Америки и, несмотря на неблагопріятную бурную погоду, сдѣлалъ переходъ до французскаго берега въ 12 дней, со средней скоростью хода болѣе 11 узловъ. Лѣтомъ 1879 года, крейсеръ этотъ благополучно прибылъ въ Кронштадтъ, гдѣ на немъ была поставлена слѣдующая артиллерія: на верхней палубѣ три 6-ти дюймовыхъ наръзныхъ орудія на поворотныхъ платформахъ и четыре 9-ти фунтовыхъ пушки по бортамъ для салюта.

Крейсеръ „Азія“. Вторымъ былъ приобрѣтенъ пароходъ «Columbus», нынѣ крейсеръ «Азія», за 275,000 долларовъ. Когда





«Saratoga», былъ приобрѣтенъ за 335,000 долларовъ. Пароходъ этотъ былъ также приведенъ въ Филадельфію, гдѣ, подобно своимъ собратамъ, подвергся болѣе или менѣе значительнымъ передѣлкамъ. Здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что на верфи Крампа сосредоточивались всѣ работы по передѣлкѣ упомянутыхъ пароходовъ въ крейсера, и такое сосредоточеніе признавалось особенно удобнымъ между прочимъ потому, что въ составѣ экспедиціи находился только одинъ нашъ корабельный инженеръ.

Главные размѣренія «Африки» слѣдующія:

|                                    |                               |
|------------------------------------|-------------------------------|
| Длина по грузовой ватерлиніи . . . | 284 ф. 0 д.                   |
| Наибольшая ширина . . . . .        | 38 — 0 —                      |
| Среднее углубленіе . . . . .       | 17 — 0 —                      |
| Число тоннъ водоизмѣщенія . . .    | 2,900.                        |
| Сила машины {                      | номинальная . . . . . 290.    |
|                                    | индикаторная . . . . . 1,500. |

Наибольшая скорость хода подъ парами 13 узловъ.

Машина совокупной системы. Полный запасъ угля около 1,000 тоннъ, котораго вполне достаточно на самые продолжительные и длинные переходы. «Африка» также имѣетъ трехъ-мачтовый клиперскій рангоутъ, но парусность его представляетъ, какъ и у его собратьевъ, только вспомогательную силу для машины. По изготовленіи его, въ декабрѣ 1878 года, онъ отправился въ Европу и на пути выдержалъ въ океанѣ сильный ураганъ, который обнаружилъ въ «Африкѣ» прекрасныя морскія качества. Лѣтомъ 1879 года, крейсеръ «Африка» прибылъ въ Кронштадтъ, гдѣ



была установлена на немъ такая же артиллерія, какъ и у его собратьевъ.

Но, кромѣ трехъ поименованныхъ пароходовъ, при- Крейсеръ „Забія-  
ка“. брѣнныхъ готовыми, построень еще одинъ новый крейсеръ, чертежи котораго были составлены въ три недѣли. Контрактъ на постройку былъ заключень съ Крапомъ на слѣдующихъ условіяхъ: крейсеръ, названный «Забіяка», долженъ имѣть 220 футъ длины по грузовой ватерлинии, 30 футъ ширины, 12 футъ средняго углубленія и 1,200 тоннъ водоизмѣщенія. За лишнее углубленіе сверхъ  $3\frac{1}{2}$  дюймовъ назначень штрафъ пропорціонально увеличившемуся углубленію; контрактная скорость хода была опредѣлена въ 15 узловъ; за меньшую скорость хода назначень штрафъ; срокъ постройки былъ назначень 4 мѣсяца и за каждый просроченный день тоже штрафъ.

1 июля 1878 года крейсеръ «Забіяка» былъ заложенъ и 9 октября спущень на воду, а черезъ 4 мѣсяца и 18 дней испытанъ въ пробномъ плаваніи, причемъ скорость подъ парами оказалась  $14\frac{1}{2}$  узловъ. Но такая скорость получилась только въ послѣдствіи, такъ какъ на первой пробѣ ходъ оказался только  $12\frac{1}{2}$  узловъ, вслѣдствіе чего потребовались передѣлки и исправленія, повлекшія за собою увеличеніе скорости хода до  $14\frac{1}{2}$  узловъ, при углубленіи на 9 дюймовъ больше условленнаго по контракту. Вслѣдствіе послѣдняго обстоятельства и просрочки во времени, со строителей былъ взысканъ штрафъ, согласно контрактнымъ условіямъ, на сумму до 122,000 долларовъ,

и такимъ образомъ, вмѣсто первоначальной стоимости судна въ 275,000 долларовъ было заключено всего 153,000 долларовъ. Крейсеръ беретъ запасъ угля въ 320 тоннъ, котораго, при наибольшемъ суточномъ расходѣ въ 22 тонна, можетъ доставать на 15 дней полнаго и на 25 дней половиннаго хода подъ парами. Онъ имѣетъ трехъ-мачтовый рангоутъ, со вспомогательной парусностью. Въ началѣ іюля 1879 года, «Забіяка» вышелъ изъ Америки и сдѣлалъ переходъ чрезъ океанъ до Гавра со средней скоростью 13,7 узловъ въ часъ. На пути изъ Гавра въ Россію крейсеръ постигло несчастье. Въ англійскомъ каналѣ на «Забіяку» налетѣлъ англійскій пароходъ и снесъ ему почти всю корму, но, несмотря на столь сильный ударъ въ корпусъ, на немъ не подалась ни одна заклепка, и онъ самъ вошелъ въ Темзу для исправлений. Два мѣсяца спустя, крейсеръ прибылъ благополучно въ Кронштадтъ, сдѣлавъ переходъ отъ Копенгагена со скоростью 13,5 узловъ, и затѣмъ сопровождалъ Его Императорское Высочество Наслѣдника Цесаревича въ путешествіи въ Стокгольмъ, Копенгагенъ и обратно.

Въ заключеніе краткаго обзора дѣятельности нашихъ моряковъ по сооруженію четырехъ крейсеровъ въ Америкѣ, надлежитъ сказать, что хотя суда эти и были построены въ Америкѣ, но превращены въ военные крейсера трудами русскихъ моряковъ, причемъ американская техника соединилась такъ удачно съ русскимъ военно-морскимъ знаніемъ. Русскій флотъ прію-



брѣвъ въ нихъ прекрасныя суда для крейсерской службы. За ними есть лишь одинъ недостатокъ, заключающійся въ томъ, что, какъ желѣзныя не обшитыя деревомъ суда, они будутъ требовать для сохраненія быстроты своего хода частаго ввода въ докъ для окраски подводной части. Но этотъ недостатокъ можетъ быть устраненъ обшивкой ихъ подводныхъ частей деревомъ съ мѣдью или цинкомъ.

## 2. Броненосныя суда Черноморскаго флота.

Черноморская флотилія окончательно потеряла всякое боевое значеніе съ изобрѣтеніемъ броненосныхъ судовъ. Шесть военныхъ корветовъ, съ водоизмѣщеніемъ менѣе 800 тоннъ, которые парижскимъ трактатомъ было предоставлено намъ имѣть въ Черномъ морѣ, очевидно не могли противустать самому слабому броненосцу. При подобномъ положеніи дѣла, въ случаѣ военныхъ обстоятельствъ, оставалось беззащитно не только все побережье Чернаго моря, но мы не могли надлежащимъ образомъ охранять даже доступы къ нашимъ внутреннимъ водамъ чрезъ Керченскій проливъ и Днѣпровско-Бугскій лиманъ, такъ какъ существующія въ тѣхъ мѣстахъ береговыя крѣпостныя сооруженія не были въ состояніи обстрѣливать всей ширины водяныхъ проходовъ.

Въ 1863 году тревожныя политическія обстоятельства въ Европѣ побудили рѣшить въ принципѣ вопросъ о необходимости постройки на югѣ Россіи око-

Предположенія  
о постройкѣ броненосныхъ судовъ для Чернаго моря въ 1863 году.

ванныхъ бронсю плотовъ, плавучихъ батарей и мониторовъ, для защиты входовъ въ Азовское море и Днѣпровско-Бугскій лиманъ; но нежеланіе осложнять польскій вопросъ восточнымъ и полный недостатокъ техническихъ средствъ на югѣ Россіи для экстреннаго сооруженія броненосной флотиліи, заставили отказаться въ то время отъ исполненія этой мысли.

Въ 1866 — 1868 годахъ, Турція и Австрія рѣшили на практикѣ вопросъ о возможности постройки броненосныхъ судовъ въ Черномъ морѣ. Турція имѣла уже въ это время на Дунаѣ три броненосныя лодки, прошедшія, вопреки условіямъ парижскаго трактата, чрезъ Черное море, и приступила къ постройкѣ еще семи такихъ же лодокъ; австрійское правительство также приступило къ постройкѣ на Дунаѣ двухъ броненосныхъ лодокъ, и, на вопросъ нашего морскаго министерства, государственный канцлеръ князь Горчаковъ далъ отзывъ, что онъ не признаетъ препятствій къ сооруженію на югѣ броненосныхъ судовъ для прибрежной защиты.

Такія же предположенія въ 1869 году.

Въ 1869 году, по представленію военнаго министерства и съ Высочайшаго разрѣшенія, былъ поставленъ на очередь вопросъ «о болѣе точныхъ соображеніяхъ «для безотлагательной постройки на югѣ Россіи броненосныхъ судовъ для защиты прибрежій Чернаго «моря». Эти соображенія были составлены въ особомъ совѣщаніи изъ лицъ военнаго и морскаго вѣдомствъ и министерства финансовъ, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, и, по



разсмотрѣніи заключеній совѣщанія, Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ:

1) Приступить въ 1870 же году къ постройкѣ четырехъ броненосныхъ судовъ для дополненія плавучею обороною возводимыхъ въ Керченскомъ проливѣ и Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ береговыхъ укрѣпленій.

2) При выборѣ типа для этихъ судовъ имѣть въ виду вышеозначенную цѣль мѣстной обороны, и всѣ подробности при разработкѣ чертежей строго подчинить требованіямъ военно-сухопутнаго инженернаго вѣдомства.

3) Постройку судовъ производить въ Николаевѣ; тѣ же изъ нихъ, которыя предназначаются для Азовскаго моря, перевести туда безъ артиллеріи,

и 4) Потребныя на сооруженіе этихъ судовъ суммы отпустить изъ государственнаго казначейства особымъ кредитомъ.

Почти одновременно съ этимъ, военное министерство указало на три условія, которымъ должны были удовлетворять эти броненосныя суда: 1) по условіямъ мѣстности, суда не должны сидѣть глубже 12 или 14 футъ; 2) толщину брони имѣть болѣе, чѣмъ на существовавшихъ тогда самыхъ грозныхъ иностранныхъ броненосцахъ, и 3) носить наибольшій калибръ тогдашнихъ крѣпостныхъ орудій, т. е. не меньше 11-ти дюймовыхъ, нарѣзныхъ, стальныхъ пушекъ.

Исполненіе этихъ требованій представило для морскаго вѣдомства весьма трудную задачу. Толстая броня и тяжелая артиллерія, соответствующія современнымъ

Проектированіе  
круглыхъ броненосныхъ судовъ.

требованіямъ, имѣли бы неизбѣжнымъ слѣдствіемъ значительность размѣровъ судна и большое его углубленіе, а именно этихъ условій не допускала программа военно-инженернаго вѣдомства. Проектъ свиты Его Величества контръ-адмирала Попова, предложившаго постройку круглыхъ судовъ, представилъ выходъ изъ этого труднаго положенія. Такая форма судна давала ему возможность, при весьма маломъ углубленіи, носить самую толстую броню и артиллерію изъ орудій наибольшаго калибра, чѣмъ было мыслимо на броненосцахъ обыкновенной существовавшей тогда конструкции, и такимъ образомъ суда этого типа какъ нельзя болѣе соответствовали мѣстнымъ требованіямъ подвижной прибрежной обороны. Вмѣстѣ съ тѣмъ тщательныя смѣтныя исчисления показывали, что круглыя суда обойдутся въ постройкѣ дешевле судовъ другаго типа, соответствующихъ по своимъ боевымъ элементамъ.

По совершенной новости типа круглыхъ судовъ, которымъ потомъ Высочайше присвоено было наименованіе *поповокъ*, и вслѣдствіе опасеній, высказанныхъ нѣкоторыми авторитетами морской науки и практики, что судно круглой формы не будетъ въ состояніи держаться на волненіи, что оно не можетъ сохранять прямого направленія въ передвиженіяхъ, что оно не будетъ слушаться руля и что внутри судна невозможна хорошая вентиляція, — морское министерство, послѣ самаго подробнаго изученія новаго проекта въ теоретическомъ отношеніи и въ связи со всѣми представ-



ленными противъ него возраженіями, рѣшилось предварительно провѣрить его практическими опытами надъ небольшими круглыми шлюпками, діаметромъ въ 12 и 24 фута. Когда эти опыты разсвѣлили опасенія и показали, что круглыя суда могутъ отвѣчать цѣли своей постройки, тогда, 12 октября 1870 года, послѣдовало Высочайшее повелѣніе строить первыя броненосныя суда, для обороны Керченскаго пролива и Днѣпровско-Бугскаго лимана, по типу поповокъ, въ 100 футъ діаметромъ, съ углубленіемъ 12 футъ, броней въ 12 дюймовъ, машинами въ 480 силъ, и вооружить каждую двумя 11-ти дюймовыми наръзными орудіями въ открытыхъ неподвижныхъ башняхъ для стрѣльбы черезъ банкъ.

Почти одновременно съ этимъ Высочайшимъ повелѣніемъ о постройкѣ поповокъ, послѣдовала официальная отмѣна нѣкоторыхъ статей парижскаго трактата, столь долго стѣснявшихъ наше судостроеніе въ Черномъ морѣ. Вслѣдствіе этого, тогда же морскимъ министерствомъ былъ возбужденъ вопросъ о томъ, «слѣдуетъ ли на первое время ограничиться только продолженіемъ постройки поповокъ для Чернаго моря. или же мы должны немедленно приступить къ постройкѣ для черноморскаго флота броненосныхъ морскихъ судовъ, для плаванія въ открытыхъ моряхъ?»

По поводу этого вопроса, морскимъ министерствомъ были представлены тогда на Высочайшее усмотрѣніе слѣдующія соображенія:

«Условія успѣшнаго созданія броненоснаго флота

Соображенія  
морскаго минис-  
терства, вслѣд-  
ствіе отмены нѣ-  
которыхъ статей  
парижскаго тра-  
ктата 1856 года.

въ Черномъ морѣ вполне совпадаютъ въ настоящее время съ требованіями нашей политики о тщательномъ устраненіи въ этомъ дѣлѣ всего, что могло бы имѣть вызывающій характеръ. Ни по степени развитія нашей заводской промышленности и желѣзныхъ путей сообщенія на югѣ, ни по состоянію нашего николаевского адмиралтейства и черноморскихъ портовъ, ни по громадности требующихся затратъ, мы не могли бы непосредственно приступить къ созданію башенныхъ или батарейныхъ броненосныхъ крейсеровъ того типа, которые строятся въ настоящее время у насъ и въ иностранныхъ флотахъ, имѣя назначеніемъ дѣйствіе въ открытомъ морѣ. Такъ какъ на югѣ до сихъ поръ не имѣется ни одного желѣзнодорожнаго завода, то созданію броненосцевъ подобнаго типа должно было бы предшествовать созданіе заводовъ, казенныхъ или частныхъ, съ приспособленіемъ къ броненосному судостроенію. Николаевскій портъ, представляющій громадныя выгоды для производства въ немъ броненоснаго судостроенія, какъ по своему географическому положенію внутри страны, такъ и по сравнительной легкости введенія тамъ броненоснаго судостроенія, съ приспособленіемъ къ этому уже имѣющихся тамъ портовыхъ сооруженій,—представляетъ въ тоже время весьма существенныя неудобства: недостаточную глубину фарватеровъ Ингула, Буга и устьевъ Днѣпра, въ которыхъ глубина не превышаетъ  $15\frac{1}{2}$  и  $16\frac{1}{2}$  футъ; морскіе же броненосцы имѣютъ углубленіе до 26 футъ, а искусствен-



ное углубленіе фарватеровъ потребовало бы весьма большихъ работъ, огромныхъ затратъ и не могло бы быть исполнено въ короткій срокъ.

«Хотя глубина севастопольской гавани представляетъ всѣ удобства для кораблестроительныхъ работъ въ самыхъ обширныхъ размѣрахъ, но, не говоря уже о томъ, что начатіе тамъ такихъ работъ усложнило бы дипломатическое положеніе вопроса объ отмѣнѣ статей парижскаго трактата, никакія кораблестроительныя сооруженія тамъ не мыслимы безъ возведенія береговыхъ укрѣпленій и безъ проведенія желѣзной дороги, которая соединяла бы Севастополь съ центромъ Россіи и съ устьями Днѣпра и Дона, какъ главными исходными пунктами тѣхъ водяныхъ артерій, по которымъ могутъ доставляться предметы кораблестроительныхъ и военныхъ потребностей въ Севастополь.

«Наконецъ, предположивъ даже, что такія морскія броненосныя суда появились бы на водахъ Чернаго моря, они не имѣли бы возможности, въ случаѣ надобности въ исправленіи своихъ поврежденій или по другимъ обстоятельствамъ, укрыться въ портъ по мелководію проходовъ къ Николаеву и по беззащитности Севастополя.

«При такомъ положеніи дѣлъ, казалось бы наиболѣе согласнымъ съ требованіями какъ благоразумія, такъ и экономіи, вести дѣло созданія черноморскаго броненоснаго флота тѣмъ же путемъ, какъ велось дѣло созданія балтійскаго броненоснаго флота, а имен-

но: начать въ Черномъ морѣ съ устройства оборонительнаго флота для защиты прибрежій, подобно тому, какъ это было сдѣлано въ Балтійскомъ морѣ, съ тою лишь разницею, что въ Черномъ морѣ балтійскіе мониторы замѣняются болѣе современнымъ типомъ судовъ—поповками, отъ которыхъ есть основаніе ожидать не одной прибрежной службы, но и морскихъ качествъ. При политическихъ обстоятельствахъ 1863 года, постройка десяти мониторовъ обезпечила намъ на первыхъ порахъ защиту столицы и вызвала къ жизни тѣ частныя заводы, на которыхъ потомъ были исполнены постройки судовъ болѣе современныхъ и грозныхъ типовъ. Повтореніе такого же явленія въ Черномъ морѣ не можетъ не быть пламеннымъ желаніемъ морскаго министерства».

Затѣмъ, по разсмотрѣніи финансовыхъ, матеріальныхъ и техническихъ средствъ, какія тогда потребовались бы для приведенія въ исполненіе Высочайшаго повелѣнія о постройкѣ броненосныхъ судовъ для Чернаго моря, морское министерство, въ заключеніи своего всеподданнѣйшаго доклада по этому предмету, представило слѣдующую программу дѣйствій по кораблестроительнымъ работамъ:

«1) Броненосный флотъ въ Черномъ морѣ долженъ имѣть до времени характеръ исключительно оборонительный.

«2) Число оборонительныхъ судовъ въ Черномъ морѣ должно быть опредѣлено теперь же, чтобы одновременно вызвать на югѣ Россіи заводскую дѣятель-



ность, приспособленную къ броненосному судостроенію.

«3) За Николаевскимъ портомъ исключительно оставить въ настоящее время значеніе кораблестроительной верфи для Чернаго моря, и воспользоваться на сколько возможно существующими тамъ портовыми сооруженіями, съ приспособленіемъ ихъ къ новому назначенію. Въ новыхъ же сооруженіяхъ обратить особенное вниманіе на соблюденіе всевозможной простоты и на отстраненіе всякихъ расходовъ, не вызываемыхъ крайнею необходимостью. Въ Севастополѣ отложить сооруженіе всякихъ казенныхъ портовыхъ построекъ до будущаго времени и теперь дѣйствовать лишь при помощи средствъ мастерскихъ общества пароходства и торговли».

Всѣ вышеизложенныя соображенія морскаго министерства, о сооруженіи броненоснаго черноморскаго флота, удостоились 14 ноября 1870 года Высочайшаго утвержденія слѣдующими собственноручными словами Государя Императора: *«совершенно такъ»*.

Первая поправка была предназначена 100 футоваго размѣра. Такъ какъ порта Чернаго моря не представляли тогда почти никакихъ средствъ для броненоснаго судостроенія, а откладывать сооруженіе броненосцевъ въ тѣхъ водахъ до устройства этихъ средствъ было невозможно, то и было рѣшено строить ее въ Петербургѣ, перевезти въ частяхъ въ Николаевъ и собрать тамъ средствами временно устроенныхъ на этотъ предметъ мастерскихъ. Вся эта трудная и сложная работа

Постройка по-  
повки „Нового-  
рода“.

была исполнена въ 18 мѣсяцевъ, и 21 мая 1873 года на воды Чернаго моря былъ спущенъ первый броненосецъ «Новгородъ».

Попсвка «Новгородъ» построена по клѣтчатой и радіальной системѣ, съ двойнымъ дномъ и съ непроницаемыми для воды внутренними переборками и отдѣленіями. Она имѣетъ 101 футъ въ діаметрѣ, среднее углубленіе по чертежу 12 футъ 6 дюймовъ и 2,491 тоннъ водоизмѣщенія. Броневыя плиты имѣютъ кругомъ всего борта одинаковую толщину 9 дюймовъ, но онѣ положены на коробчатые желѣзные брусья, которые, вмѣстѣ съ толстой внутренней желѣзной рубашкой, увеличиваютъ сопротивленіе брони еще на два дюйма, такъ что общее сопротивленіе борта этой поповки выражается какъ бы сплошной броней толщиной 11 дюймовъ. Палубная броня имѣетъ толщину  $2\frac{3}{4}$  дюйма. Поповка «Новгородъ» вооружена двумя 11-ти дюймовыми наръзными орудіями, установленными каждое на отдѣльной платформѣ, въ одной открытой неподвижной башнѣ, для стрѣльбы чрезъ банкъ. Въ то время только на трехъ англійскихъ броненосцахъ имѣлись такого же калибра орудія и такой толщины броня. Установка на «Новгородѣ» открытой неподвижной башни, вмѣсто бывшей до тѣхъ поръ, принятой на нашихъ броненосцахъ, закрытой вращающейся башни, вызвана слѣдующими ея преимуществами: она не можетъ быть заклинена, изъ нея лучше видно и вѣрнѣе стрѣлять. Эти ея преимущества должны были еще увеличиться отъ примѣне-



нія разработывавшейся тогда системы снижающихся станковъ, по которой орудія, послѣ каждаго выстрѣла, могутъ скрываться въ башнѣ для новаго заряжанія. Высота орудій на поповкѣ надъ поверхностью воды значительно превосходитъ эту высоту на башенныхъ судахъ прибрежной обороны другихъ типовъ, и волна должна пройти все протяженіе палубы отъ края судна до основанія башни прежде, чѣмъ подняться на ея высоту и достигнуть каналовъ орудій, а потому волны не могутъ прекратить дѣйствія артиллеріи поправки во многихъ тѣхъ случаяхъ, когда суда обыкновенныхъ типовъ будутъ принуждены закрыть пушечные порта и прекратить огонь.

При постройкѣ круглыхъ судовъ было рѣшено, вмѣсто шпироновъ, снабдить ихъ шестовыми минами, которыя въ состояніи дѣйствовать противъ непріятельскаго судна на разстояніи 25 или 30 футъ, тогда какъ дѣйствительность шпирона начинается на разстояніи не болѣе 8 или 10 футъ отъ борта судна.

Двигательная сила поправки «Новгородъ» состояла первоначально изъ шести паровыхъ механизмовъ, въ 80 силъ каждый, дѣйствовавшихъ независимо одинъ отъ другаго на шесть винтовъ, расположенныхъ по три на каждой сторонѣ отъ діаметральной плоскости судна. Число паровыхъ котловъ восемь. Такимъ числомъ независимо дѣйствующихъ механизмовъ достигнуто то важное для военнаго судна качество, что поврежденія въ отдѣльныхъ машинахъ, происшедшія или отъ случайныхъ поломокъ или отъ непріятель-

\*

скихъ выстрѣловъ, будутъ весьма мало чувствительны для боеваго значенія судна. Машины и котлы были изготовлены на петербургскомъ частномъ заводѣ Берда. На официальныхъ испытаніяхъ ходъ «Новгорода» достигалъ сначала до 6 и  $6\frac{1}{2}$  узловъ, а потомъ, съ переменною шага винтовъ, до 7 и  $7\frac{1}{2}$  узловъ, т. е. первая поправка, какъ и требовалось при ея проектированіи, пошла не хуже нашихъ мониторовъ, не смотря на то, что котлы, вслѣдствіе своей неудовлетворительной конструкціи, не развили достаточнаго давленія пара, что и заставило снять два крайнихъ винта вмѣстѣ съ ихъ отдѣльными механизмами.

На неоднократныхъ морскихъ переходахъ между черноморскими портами, совершенныхъ съ цѣлью испытанія морскихъ качествъ, поправка «Новгородъ» показала, что она не только въ состояніи исполнѣ удовлетворять своему прямому назначенію—служить подвижной обороной на мелководныхъ пунктахъ, но можетъ держаться и выносить такую зыбь и волненіе, какія не выдержала бы ни одна наша башенная лодка и, конечно, ни одинъ мониторъ, и при этомъ «Новгородъ» не имѣла замѣтной качки, представляла исполнѣ устойчивую платформу для стрѣльбы изъ орудій, не была рысклива и хорошо вентилировалась, т. е. совершенно опровергла, по отношенію къ главной цѣли своей постройки, всѣ неблагоприятныя предсказанія со стороны многихъ практиковъ.

Постройка по-  
правки „Вице Ад-  
миралъ Поповъ“.

Когда такимъ образомъ выяснилось на дѣлѣ, что морское министерство не ошиблось въ выборѣ круг-



лыхъ судовъ, какъ наиболѣе соотвѣствующихъ для предначертанной программы при сооруженіи оборонительнаго броненоснаго флота въ Черномъ морѣ, было приступлено въ 1874 году, въ Николаевѣ, къ усиленной постройкѣ второй поправки, сначала названной «Кіевъ» и вскорѣ переименованной по Высочайшему повелѣнію въ «Вице-Адмиралъ Поповъ». Эта вторая поправка, хотя и строилась совершенно по той же системѣ, какъ и «Новгородъ», но въ увеличенныхъ размѣрахъ и съ нѣкоторыми усовершенствованіями и измѣненіями, указанными опытомъ, представляя собою во всѣхъ отношеніяхъ дальнѣйшее развитіе «Новгорода». Она была спущена на воду въ Николаевѣ въ 1875 году.

«Вице-Адмиралъ Поповъ» имѣетъ 120 футъ въ діаметрѣ, среднее углубленіе по чертежу 13 фут. 2 дюйма и водоизмѣщеніе 3,550 тоннъ. Броневыя плиты положены на башнѣ и кругомъ борта въ два ряда. Внутренній рядъ плитъ, толщиною 9 дюймовъ, а наружный рядъ толщиною 7 дюймовъ, на корабчатомъ желѣзѣ, что составляетъ общую толщину плитъ на второй поправкѣ 16 дюймовъ. Палубная броня на ней толщиною 3 дюйма. Артиллерія ея состоитъ изъ двухъ 12-ти дюймовыхъ наръзныхъ орудій, которыя первоначально были установлены также какъ на «Новгородѣ», въ открытой неподвижной башнѣ, но въ 1878 году были примѣнены къ нимъ особой системы снижающіеся станки, съ гидравлическими приспособленіями для опусканія орудій послѣ каждого выст-

рѣла и для подъема ихъ для стрѣльбы чрезъ банкъ. Испытанія этой системы оказались вполне удовлетворительными.

Двигательная сила на второй поповкѣ была проектирована и установлена какъ и на «Новгородѣ», т. е. съ шестью отдѣльными механизмами и шестью же винтами, но съ 12-ю паровыми котлами, изготовленными вмѣстѣ съ механизмами въ Петербургѣ на частномъ заводѣ. На официальныхъ испытаніяхъ получилась скорость хода второй поповки отъ 8 до 8½ узловъ. Но эти же испытанія указали на необходимость снять оба крайнихъ боковыхъ винта, что и было исполнено въ 1876 году, какъ и на «Новгородѣ».

Лѣтомъ 1879 года, Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, вмѣстѣ съ управляющимъ морскимъ министерствомъ и другими особо приглашенными лицами, совершилъ плаваніе на поповкѣ «Вице-Адмиралъ Поповъ» изъ Севастополя въ Батумъ и обратно, вдоль восточнаго берега Чернаго моря. Во время этого плаванія, изъ опасенія поврежденій въ машинахъ, не давали болѣе 80 оборотовъ въ минуту и потому скорость хода не превосходила 7½ и 8 узловъ. Эта скорость вполне достаточна для тѣхъ специальныхъ цѣлей, для которыхъ это судно построено.

Результаты испытаній поповокъ и участіе ихъ въ послѣдней турецкой войнѣ.

Во всѣхъ плаваніяхъ и испытаніяхъ, поповки, относительно поворотливости, плавности качки въ морѣ при всякомъ положеніи ихъ на волненіи, незначи-



тельности величины ихъ размаховъ, устойчивости орудійной платформы, способности по водоизмѣщенію нести самыя тяжелыя орудія и самую толстую броню, выказали качества, недостижимыя на судахъ обыкновеннаго типа и при одинаковомъ числѣ тоннъ водоизмѣщенія. Положеніе обѣихъ поповокъ во время нашей послѣдней войны съ Турціею было совершенно оборонительное, какъ излагается въ XII главѣ второй части этого «Обзора». Начальникъ приморской обороны города Одессы, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Чихачевъ, отъ 11 августа 1877 года, даетъ объ этихъ судахъ слѣдующій отзывъ:

«На основаніи заключеній особой комисіи, а равно и на личномъ моемъ ознакомленіи со свойствами поповокъ во время пребыванія ихъ въ Одессѣ и плаванія подъ моимъ флагомъ въ Очаковъ 25 іюня, затѣмъ къ килійскому гирлу Дуная 27—29 іюля и, наконецъ, во время крейсерства къ румынской границѣ 5 и 6 августа 1877 года, я вполне признаю огромную оборонительную силу поповокъ въ особенности въ такихъ мѣстахъ, какъ напримѣръ Одесса, гдѣ оборонительная линія растянута на большое разстояніе, и ихъ огромныя орудія могутъ удобно переноситься съ одного фланга на другой, для поддержки атакованныхъ батарей. Если только непріятель не будетъ располагать чрезмѣрно большими силами, поповки заставятъ его держаться на разстояніи, которое предохранитъ городъ отъ бомбардированія. Оче-

видно также, что если бы непріятель предпринялъ что либо противъ Очакова, то появленіе поповокъ у него въ тылу, на одесской банкѣ, по всей вѣроятности принудило бы его къ поспѣшному отступленію. причемъ онъ могъ бы потерпѣть болѣе или менѣе значительный уронъ; тогда какъ поповки, держась на мелководіи, недоступномъ для глубоко-сидящихъ судовъ, находились бы внѣ опасности отъ атаки непріятельскими таранами и въ то же время пользовались бы превосходствомъ своихъ огромныхъ орудій. Наконецъ, въ случаѣ атаки непріятеля нашими минными катерами на рейдѣ или въ одесскомъ заливѣ, поповки безъ всякаго сомнѣнія оказали бы самую существенную поддержку, привлекая на себя вниманіе противника, прикрывая отступленіе катеровъ, при нужденныхъ выйти изъ боя, и давая средства развить каждый одержанный катерами успѣхъ и вполне воспользоваться его плодами. Пригодность поповокъ къ такого рода дѣйствіямъ, очевидно, крайне важна. Выжидательное же положеніе поповокъ, которое они занимаютъ до сихъ поръ, нельзя назвать ихъ *бездѣлствомъ*, такъ какъ поповки просто не имѣли возможности дѣйствовать».

Вопросъ о томъ, — насколько типъ круглыхъ судовъ способенъ къ дальнѣйшимъ усовершенствованіямъ для полученія большей скорости хода и для плаванія въ открытыхъ моряхъ, еще далеко не рѣшенъ. Но въ настоящее время уже не подлежитъ сомнѣнію, что дальнѣйшая разработка этого вопроса будетъ принад-



лежать также генераль-адъютанту Попову, который своимъ новымъ проектомъ яхты «Ливадія», строящейся нынѣ въ Англіи, приближаетъ этотъ сложный вопросъ къ разрѣшенію. Выборъ типа поповокъ основаніемъ при разработкѣ чертежей новой Императорской яхты главнымъ образомъ обусловливался тѣмъ обстоятельствомъ, что только при чрезвычайно широкомъ корпусѣ съ низко возвышающимся отъ воды бортомъ, можно достигнуть такой плавности качки и умеренности колебаній, какую выказали круглыя суда. Широкое основаніе, данное новой яхтѣ, доставило возможность воздвигнуть на немъ дворецъ, пребываніе въ которомъ не соединено съ тѣми неудобствами, которыя приходится испытывать въ морѣ, плавая на судахъ обыкновенной формы.

Приложеніе подобной новой конструкціи къ Императорской яхтѣ представлялось возможнымъ только при условіи увѣренности, что яхта будетъ имѣть хорошую скорость хода. Поэтому, однимъ изъ непремѣнныхъ условій постройки яхты было то, чтобы скорость ея была не менѣе скорости хода прежней яхты «Ливадія», т. е. 14 узловъ, и чтобы постройка была поручена той изъ наиболѣе извѣстныхъ заграницею судостроительныхъ фирмъ, которая взяла бы на себя гарантію этой скорости въ такой степени, что если 14-ти узлового хода не будетъ достигнуто, то судно остается собственностью строителей, безъ уплаты за него морскимъ вѣдомствомъ стоимости постройки.

Тщательныя испытанія доктора Тидемана въ Амстер-

дамъ, произведенныя надъ сопротивленіемъ водъ моделей этой формы показали, что паровая сила машины больше чѣмъ достаточна для достиженія 14-ти узлового хода. Разсмотрѣніе чертежей и эти данныя были достаточны для предпріимчивости г. Пирса, извѣстнаго судостроителя и инженера въ Англіи, чтобы принять предложенное ему главное контрактное условіе, т. е. рискъ отвѣтственности за скорость хода яхты. Къ постройкѣ яхты приступлено въ октябрѣ прошлаго года, въ Глазговѣ, за 226,000 фунт. стерл. Эта цѣна менѣе той, во что обошлась постройка въ Россіи прежней яхты того же имени.

Успѣхъ яхты «Ливадія» въ плаваніи долженъ имѣть большое вліяніе на дальнѣйшій ходъ развитія кораблестроенія, а потому постройка ея въ настоящее время возбуждаетъ большой интересъ какъ между специалистами инженерами, такъ и вообще въ ученomъ мірѣ.

Постройка плавучаго гидравлическаго дока для Чернаго моря.

До 1870 года, кромѣ мортонова элинга русскаго общества пароходства и торговли въ Севастополѣ, не было на Черномъ морѣ никакихъ средствъ для подъема судовъ. Съ открытіемъ въ Николаевѣ броненоснаго судостроенія высказалась надобность въ устройствѣ тамъ такого подъемнаго дока, чтобы на немъ можно было подымать какъ суда обыкновеннаго типа, такъ и круглыя суда или поповки, діаметромъ до 150 футъ. Послѣ подробной разработки этой задачи въ отдѣленіяхъ морскаго техническаго комитета, было рѣшено строить въ мѣстности бывшаго Спасскаго адмиралтейства на Ингулѣ боковой элингъ съ гидравлическими



подъемами. Стоимость этой работы была исчислена въ 1.557,000 руб. и, съ Высочайшаго разрѣшенія, въ мартѣ 1875 года были начаты работы по устройству перемычки для подводнаго фундамента новаго элинга.

Въ это самое время генералъ-адъютантъ Поповъ, будучи въ Англіи, обратилъ вниманіе на особую систему гидравлическихъ плавучихъ доковъ, предложенную англійскими инженерами Кларкъ и Стандфильдъ, для подъема на нихъ судовъ и для ссаживанія ихъ на берегъ. Главной характерной, отличительной чертой ихъ было то, что эти доки, какъ составляющіеся изъ отдѣльныхъ сравнительно небольшихъ размѣровъ понтоновъ, могли быть по желанію увеличиваемы и уменьшаемы какъ по длинѣ, такъ—при помощи предложеннаго генералъ-адъютантомъ Поповымъ способа дополнительныхъ понтоновъ—и по ширинѣ, для подъема судовъ всякихъ размѣреній и типовъ.

Эта система плавучихъ доковъ не представляла тѣхъ трудностей къ ея осуществленію, какія легко могли бы встрѣтиться при сооруженіи боковаго элинга въ Николаевѣ. Кромѣ того, докъ системы Кларка и Стандфильда имѣлъ въ то время ту особенную для насъ выгоду, что могъ быть изготовленъ лишь въ размѣрахъ, необходимыхъ для существовавшихъ тогда судовъ черноморскаго флота; впоследствии же, по мѣрѣ постройки судовъ большихъ размѣровъ, какъ обыкновенной конструкции, такъ и круглыхъ, могъ приспособляться и для подъема этихъ послѣднихъ. Стоимость сооруженія

этого дока, по сравненію съ боковымъ элингомъ, была значительно меньше, и, наконецъ, постройка его могла быть выполнена въ болѣе короткій срокъ и съ увѣренностью въ полномъ успѣхѣ.

Въ виду такихъ важныхъ преимуществъ системы плавучихъ гидравлическихъ доковъ Кларка и Станд-фильда, морское министерство, не смотря на начало работъ по боковому элингу въ Николаевѣ и новизну предложеннаго проекта, испросило Высочайшее повелѣніе, 14 іюля 1875 года, на отмѣну работъ по элингу и на заказъ въ Англіи плавучаго дока для Чернаго моря, съ подъемною силою 3,600 тоннъ, приспособленнаго для подъема судовъ обыкновеннаго типа и поповокъ діаметромъ до 120 футъ.

Заказъ дока былъ сдѣланъ въ октябрѣ 1875 года; осенью 1876 года всѣ части дока въ разобранномъ видѣ были доставлены въ Николаевъ, и въ августѣ 1877 года произведено испытаніе первыхъ двухъ частей дока подъемомъ на нихъ плавучаго крана, шкуны «Ингуль» и парохода «Россія». Военное время, не дозволившее отвлекать поправки изъ Одессы, отдалило окончательное испытаніе дока въ полномъ его составѣ до сентября 1878 года, когда обѣ поправки были съ полнымъ успѣхомъ подняты на новый докъ и съ тѣхъ поръ онъ находится въ постоянной работѣ, не только для военныхъ, но и для коммерческихъ судовъ.

Постройка дока обошлась въ 869,080 руб., что, по сравненію съ цѣнностью боковаго элинга, представляетъ сбереженіе болѣе полумилліона рублей, считая



и потерю въ 89,000 руб. отъ отмены работъ, начатыхъ по устройству бокового элинга въ Николаевѣ.

### 3) *Миноноски.*

Въ самомъ началѣ дѣйствій противъ судовъ турецкаго флота въ послѣднюю войну, нашимъ морякамъ суждено было первымъ указать своими геройскими подвигами на то огромное практическое значеніе, какое должно пріобрѣсти минное дѣло въ современномъ военно-морскомъ искусствѣ. Эти подвиги наши моряки совершали на обыкновенныхъ паровыхъ шлюпкахъ, на которыхъ были устроены приспособленія для дѣйствія шестовыми минами. Но подобное несовершенное состояніе этого новаго разрушительнаго орудія не могло оставаться долго безъ усовершенствованій, въ наше время всевозможныхъ изобрѣтеній въ военномъ дѣлѣ, и усовершенствованія, введенныя въ послѣднее время въ конструкцію и механизмы мелкоосидающихъ паровыхъ шлюпокъ, дали имъ немыслимую прежде скорость хода. Шлюпки эти получили специальное названіе *миноносокъ*.

Постройка миноносокъ.

Характеристическія особенности миноносокъ состоятъ въ слѣдующемъ:

Характеристическія особенности миноносокъ.

1) Наибольшая скорость хода, какъ качество весьма важное для военныхъ судовъ всѣхъ типовъ вообще, составляетъ для миноносокъ самое главное жизненное условіе, потому что успѣхъ ихъ дѣйствія прежде всего основывается на томъ, чтобы подвергаться дѣйствію

непріятельскаго огня въ теченіи возможно меньшаго промежутка времени.

2) Такъ какъ отъ легкости судна зависитъ весьма много большая скорость хода, то корпусъ миноноски строится изъ лучшей стали, обладающей большою прочностью, упругостью и легкостью. Для обезпеченія непотопляемости миноноски, корпусъ раздѣленъ внутри поперечными переборками на нѣсколько непроницаемыхъ для воды отдѣленій. Сверху корпусъ миноноски прикрытъ стальной выпуклой палубой, которая, во первыхъ, предохраняетъ ее отъ непріятельскихъ пуль и мелкой картечи, и во вторыхъ — увеличиваетъ ея способность безопасно плавать на значительномъ волненіи.

3) Большая скорость хода миноноски пріобрѣтается, кромѣ легкости корпуса, машиной особой системы, которая, при своихъ малыхъ размѣрахъ, обладаетъ громадною силою, сравнительно съ размѣрами и водоизмѣщеніемъ миноноски. По сравненію съ водоизмѣщеніемъ судна, машина миноноски отъ 15 до 20 разъ сильнѣе машинъ самыхъ грозныхъ броненосцевъ. Кромѣ того, на миноноскахъ гребной винтъ и валъ отличаются особымъ устройствомъ и расположеніемъ въ подводной части;

и 4) Миноноски имѣютъ приспособленія для дѣйствія минами трехъ родовъ: на носовыхъ шестахъ, длиною отъ 25 до 30 футъ, самодвижущимися Уайт-геда и бросательными.

Во исполненіе Высочайшаго повелѣнія, послѣдовав-



шаго въ концѣ 1877 года, морское министерство сдѣлало въ январѣ 1878 года соотвѣтствующія распоряженія для экстренной и одновременной постройки 100 миноносокъ по выработанному для нихъ типу. Такъ какъ сооруженіе этихъ судовъ, по причинѣ тогдашнихъ политическихъ обстоятельствъ, надлежало окончить къ навигаціи 1878 года, то постройка миноносокъ была раздѣлена между всѣми нашими казенными и частными кораблестроительными и механическими заводами, и только постройка десяти миноносокъ передана въ Германію. Не позднѣе мая 1878 года начался пріемъ и испытаніе миноносокъ, но заключеніе берлинскаго трактата позволило увеличить сроки ихъ изготовленія, чтобы ввести въ ихъ постройку нѣкоторыя улучшенія, указанныя опытомъ. Не менѣе того, къ концу навигаціи всѣ миноноски уже были испытаны, причемъ оказалось, что большая ихъ часть удовлетворила заявленнымъ при ихъ постройкѣ требованіямъ и достигла скорости хода 16 узловъ. Для Чернаго моря, кромѣ отправленныхъ туда изъ Балтійскаго восьми миноносокъ, было построено на частныхъ заводахъ въ Севастополѣ и Одессѣ еще шесть, которыя также удовлетворили всѣмъ контрактнымъ условіямъ и обязательствамъ. Главныя размѣренія большей части построенныхъ у насъ миноносокъ слѣдующія:

|                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Длина по грузовой ватерлиніи. . . . . | 71 ф. 6 д.                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Наибольшая ширина. . . . .            | 9 — 10 —                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Углубленіе по чертежу                 | <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-right: 10px;"> <span style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</span> </div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> носомъ. . . . . 3 — 3 —<br/> кормою . . . . . 5 — 7 — </div> |

Число тоннъ водоизмѣщенія. . . . 23.

Сила машины { номинальная. . . . 40  
индикаторная . . . . . отъ 200 до 250.

Миноносецъ  
„Вариль“.

Миноноски эти могутъ дѣйствовать противъ непріятельскихъ судовъ только вблизи береговъ, не удаляясь далеко отъ своихъ опорныхъ пунктовъ или станцій. Какъ первый опытъ судна для минной атаки противъ одиночныхъ непріятельскихъ судовъ вдали отъ береговъ или въ открытомъ морѣ, мы имѣемъ миноносецъ «Взрывъ», снабженный минами всѣхъ системъ.

Главныя его размѣренія и элементы слѣдующія:

Длина по грузовой ватерлиніи. . . . 119 ф. 0 д.

Наибольшая ширина. . . . . 16 — 0 —

Углубленіе по чертежу { носомъ. . . . . 6 — 4 —  
кормою. . . . . 10 — 6 —

Число тоннъ водоизмѣщенія. . . . 134.

Индикаторная сила машины. . . . 800.

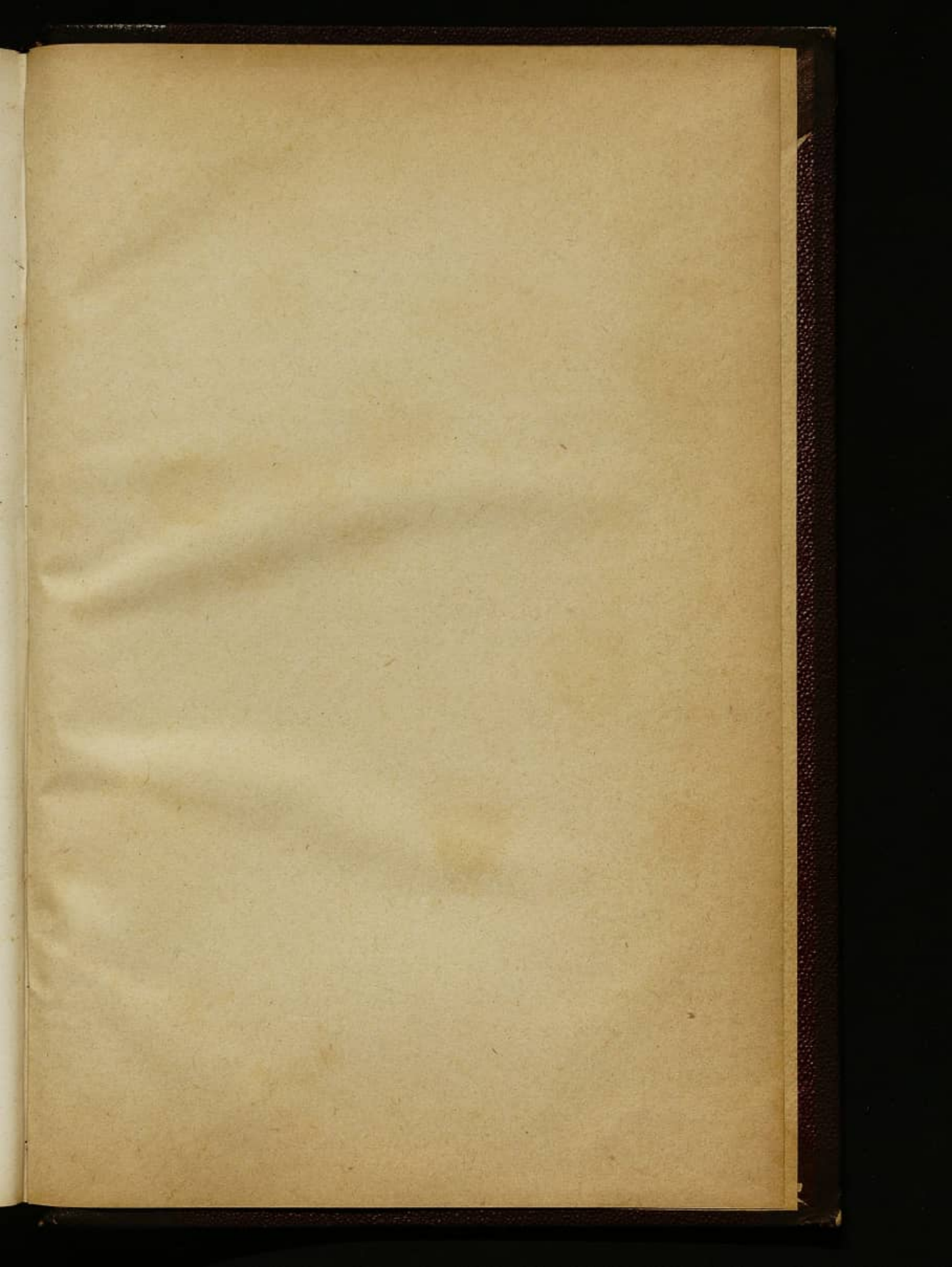
Скорость хода подъ парами около 15 узловъ.

Корпусъ его построенъ на заводѣ Берда, по обыкновенной системѣ, со стальнымъ наборомъ, съ мѣдной обшивкой въ подводной части и съ нѣсколькими непроницаемыми для воды переборками и отдѣленіями. «Взрывъ» спущенъ на воду въ 1877 году.

Конецъ первой части.

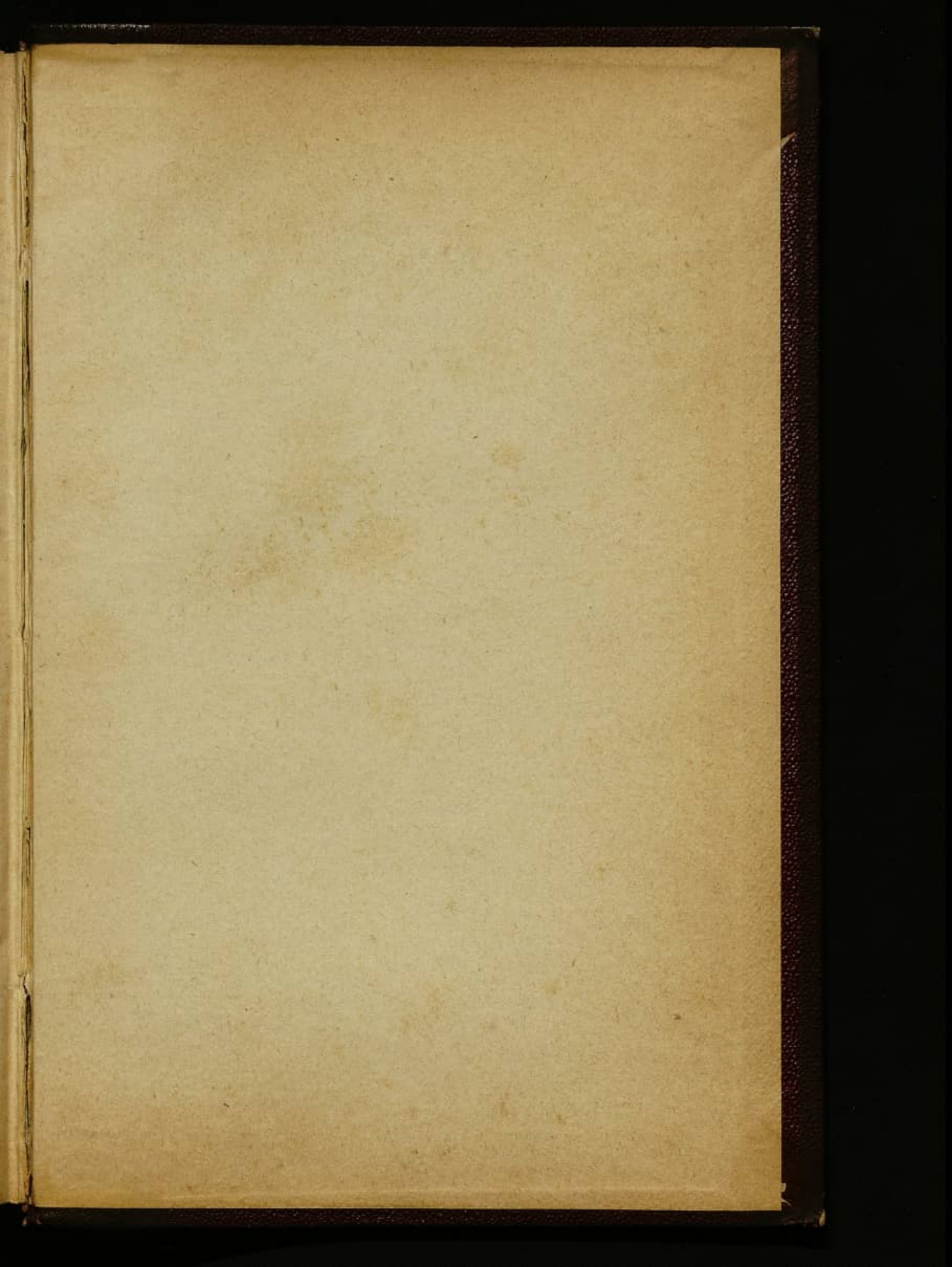




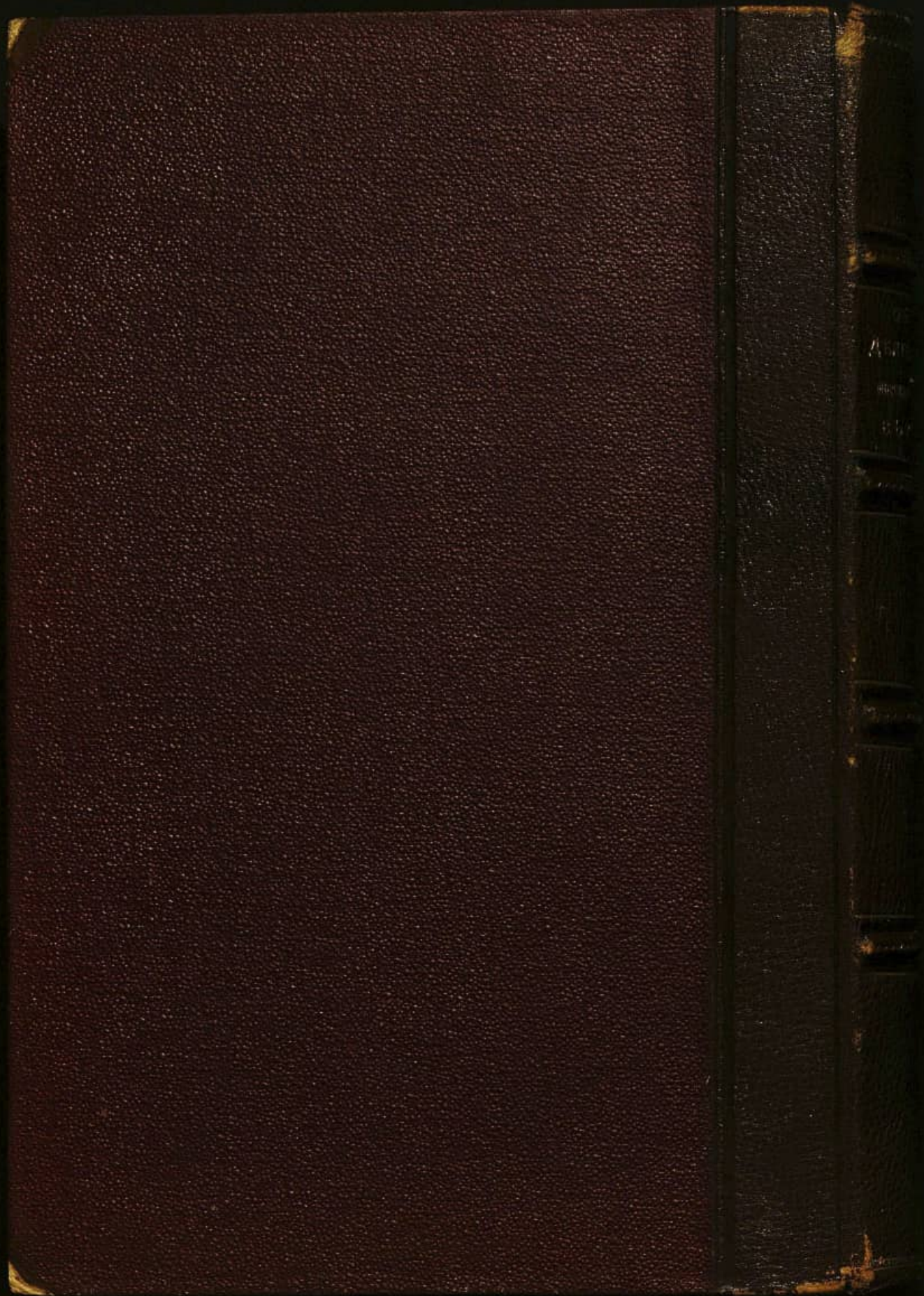


202











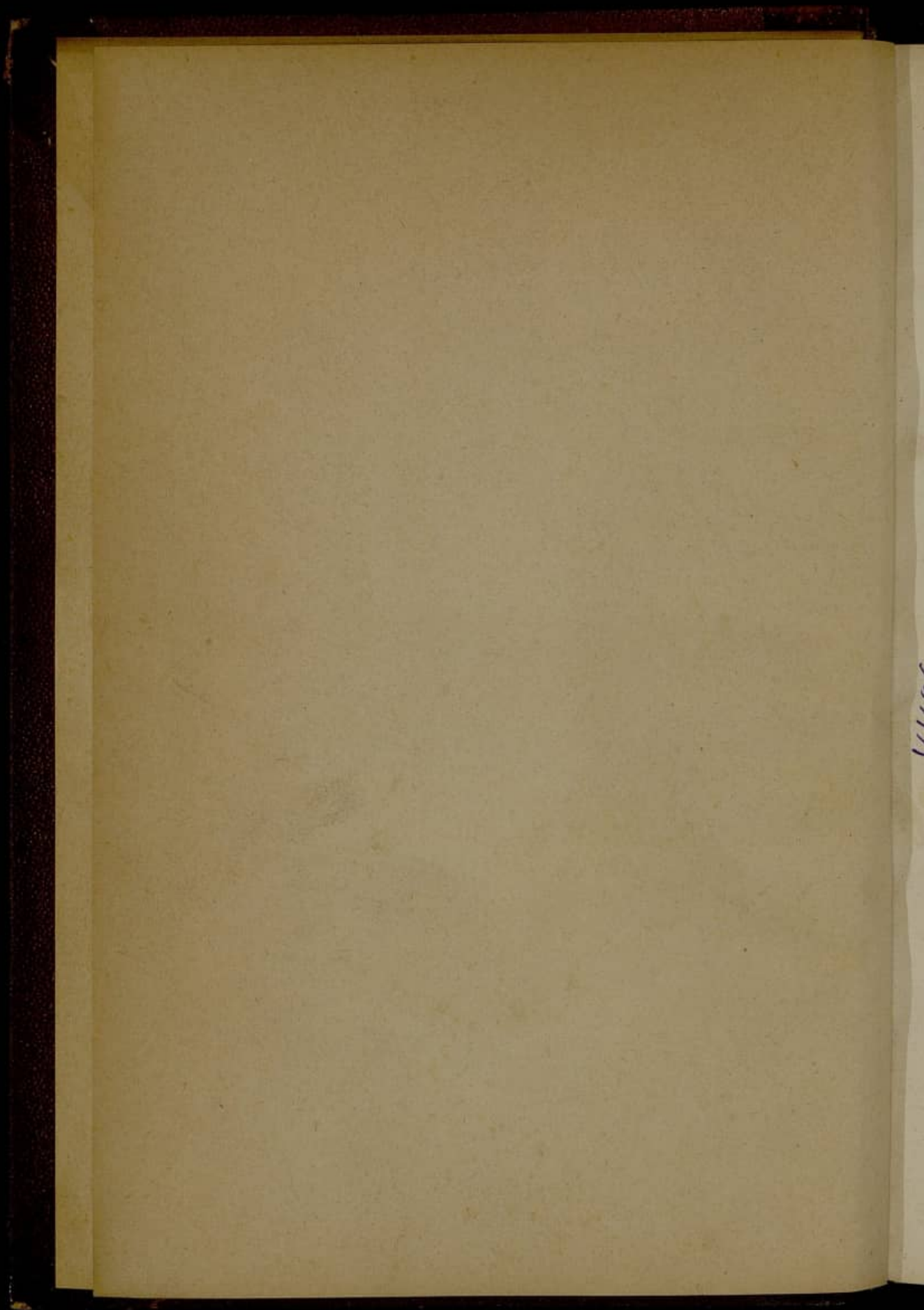
М.Д. 29

Ю.Ш.





БИБЛИОТЕКА  
Ю. М. Шеняльского





# ОБЗОРЪ

## ДѢЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКАГО УПРАВЛЕНІЯ

ВЪ

БИБЛИОТЕКА  
Ю. Л. Шокальского

РОССІИ

въ первое двадцатипятилѣтіе благополучнаго царствованія  
ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА НИКОЛАЕВИЧА.

1855—1880.

4486  
М. Д. 29

Ю. Ш.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

Составлено на основаніи официальныхъ свѣдѣній подъ руководствомъ  
члена адмиралтействъ-совета тайнаго совѣтника К. А. МАННА.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ПЕЧАТАНО ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,  
въ Главномъ Адмиралтействѣ.  
1880.



ОБЪЕД

ОБЪЕД

ОБЪЕД

ОБЪЕД

Печатано по распоряженію Морского Министерства.

ОБЪЕД

2000





## О Г Л А В Л Е Н І Е

### части второй.

#### Г Л А В А I.

##### Морская артиллерія до 1870 года.

Общая характеристика прогресса въ артиллерійскомъ дѣлѣ за отчетный періодъ.—Состояніе артиллерійскаго вооруженія судовъ передъ крымскою войною.—Мѣры къ усовершенствованію артиллеріи по вступленіи Генераль-Адмирала въ управленіе морскимъ вѣдомствомъ.—Участіе морской артиллеріи въ войнѣ 1853—1856 годовъ.—Причины, вызвавшія дальнѣйшія усовершенствованія въ артиллеріи.—Опредѣленіе калибровъ орудій для винтовыхъ неброненосныхъ судовъ.—Снабженіе винтовыхъ неброненосныхъ судовъ новою артиллеріею.—Попытки иностранныхъ государствъ къ усовершенствованію артиллеріи, вызванныя появленіемъ броненосцевъ.—Исслѣдованія и опыты надъ наръзными орудіями въ нашей морской артиллеріи.—Испытаніе орудій изъ литой стали.—Учрежденіе комитета подъ предсѣдательствомъ графа Путятина.—Заключенія комитета.—Продолженіе опытовъ надъ наръзными пушками.—Результаты комитета учрежденнаго для приведенія Кронштадта въ оборонительное положеніе.—Первый заказъ орудій заводу Круппа.—Устройство наръзательной мастерской.—Заготовленіе къ наръзнымъ орудіямъ снарядовъ, станковъ и прочей принадлежности.—Заказъ 15-ти дюймовыхъ чугунныхъ гладкостѣнныхъ пушекъ.—Дальнѣйшія испытанія стальныхъ орудій.—Результаты опытовъ.—Принятіе пушекъ, заряжающихся съ казенной части.—Первоначальное вооруженіе броненосныхъ судовъ.—Порядокъ

орудій изъ заряжающихся съ дула въ заряжающихся съ казны. — Скрѣпленіе стальныхъ орудій кольцами. — Второй заказъ 15-ти дюймовыхъ пушекъ. — Заказъ Крупну 9-ти дюймовыхъ скрѣпленныхъ пушекъ. — Передѣлка 9-ти дюймовыхъ стальныхъ орудій первого заказа. — Дальнѣйшія усовершенствованія въ стальныхъ орудіяхъ. — Сравнительные опыты надъ 15-ти дюймовыми гладкостѣнными, 9-ти и 8-ми дюймовыми наръзными орудіями. — Опыты для сравненія наръзныхъ, заряжаемыхъ съ казенной части орудій съ наръзными орудіями заряжаемыми съ дула. — 11-ти и 12-ти дюймовыя наръзныя пушки и 20-ти дюймовая гладкостѣнная пушка. — Введеніе 9-ти фунтовыхъ пушекъ. — Запасъ наръзныхъ орудій и вооруженіе судовъ въ 1870 году . . . . . 1—74

## ГЛАВА II.

### Обуховскій сталелитейный заводъ. Современное состояніе артиллеріи.

Личное участіе генер.-адъют. Краббе въ созданіи и развитіи завода. — Основаніи, принятые въ соображеніе при устройствѣ завода. — Условія, указанія комитетомъ графа Путятина для учрежденія завода. — Побужденія къ созданію завода въ видѣ частнаго предпріятія. — Постройка завода. — Первая отливка пушекъ. — Вторая ссуда заводу. — Преобразованіе управленія заводомъ. — Мѣры по устройству завода. — Третья ссуда заводу. — Испытаніе прочности первыхъ орудій, приготовленныхъ на заводѣ. — Сдача заводомъ новыхъ орудій, заряжающихся съ дула. — Переходъ къ изготовленію орудій, заряжающихся съ казенной части. — Скрѣпленіе пушекъ кольцами. — Мѣры по облегченію денежнаго положенія завода. — Начало заказовъ заводу орудій для сухопутной артиллеріи. — Изготовленіе 11-ти и 12-ти дюймовыхъ орудій. — Снабженіе орудій внутренними трубами. — Составныя пушки. — Изготовленіе пробныхъ 16-ти дюймовыхъ пушекъ. — Изготовленіе 1700 орудій для полевой артиллеріи. — Современное состояніе завода и побочныя его производства. — Количество и стоимость издѣлій, выполненныхъ уже заводомъ. — Вооруженіе судовъ съ 1870 по 1880 годъ. — Общее число стальныхъ орудій въ морскомъ



### III

вѣдомствъ. — Введеніе орудій для дѣйствія противъ миноносныхъ шлюпокъ. — Последнее усовершенствованіе въ конструкціи орудій. — Усовершенствованіе въ выдѣлкѣ пороха и зарядовъ. — Усовершенствованіе въ выдѣлкѣ снарядовъ. — Усовершенствованія въ пушечныхъ станкахъ. — Приборы для управленія огнемъ судовой артиллеріи. — Усовершенствованіе въ ручномъ оружіи . . . . . 75—155

### ГЛАВА III.

#### Минное дѣло.

Мины во время крымской войны. — Примѣненіе минъ въ сѣверо-американскую междоусобицу. — Вліяніе сѣверо-американской междоусобной войны на дальнѣйшее развитіе миннаго дѣла. — Начало самостоятельной разработки миннаго дѣла у насъ на флотѣ. — Возложеніе заведыванія всею миною частію во флотѣ на особое ответственное лицо. — Задачи дѣятельности морскаго министерства по минной части. — Минный классъ и минная школа въ Кронштадтѣ. — Учебный минный отрядъ. — Служебное положеніе минныхъ офицеровъ и минеровъ. — Числовыя данныя относительно личнаго состава. — Мѣры къ подготовленію механиковъ и машинистовъ для миннаго дѣла. — Мѣры къ распространенію свѣдѣній о минномъ дѣлѣ вообще между офицерами. — Усовершенствованія въ послѣднія пять лѣтъ. — Самодвижущіяся мины Уайтхеда. — Охрана судовъ отъ непріятельскихъ минъ. — Изготовленіе минъ въ нашихъ мастерскихъ. — Устройство пироксилиноваго завода . . . . . 156—180

### ГЛАВА IV.

#### Порты, адмиралтейства и заводы.

Важное значеніе минувшаго двадцатилѣтія въ дѣлѣ устройства портовъ. — I. Балтійское море. 1. *Кронштадтскій портъ*. Предположеніе объ устройствѣ военнаго порта въ Балтійскомъ портѣ. — Разграниченіе круга дѣятельности Кронштадтскаго и Петербургскаго портовъ и Ижорскихъ заводовъ. — Углубленіе гаваней. — Сооруженіе каменной стѣнки вокругъ гаваней. — Доки и эллинги. — Перестройка Петровскаго дока. — Постройка мортонова эллинга. — Постройка Константиновскаго дока. — Сосредоточеніе разбросанныхъ въ портѣ адмиралтейскихъ заведеній. — Дву-

кратное пересозданіе портовыхъ средствъ.—Пароходный заводъ.—Мастерскія.—Рабочая сила Кронштадтскаго порта.—Портовые склады.—Морскія казармы.—Содѣйствіе морскаго вѣдомства благоустройству города Кронштадта.—2. *С.-Петербургскій портъ*. С.-Петербургскій портъ въ 1855 году.—Сосредоточеніе портовыхъ заведеній въ адмиралтействахъ согласно назначенію послѣднихъ.—Новое адмиралтейство.—Галерный островокъ.—Охтенская верфь.—Освобожденіе охтенскихъ поселенъ отъ крѣпостной зависимости.—Число судовъ, построенныхъ при С.-Петербургскомъ портѣ.—Отчужденіе зданій и мѣстностей, принадлежавшихъ морскому вѣдомству.—Главное адмиралтейство.—Гребной портъ.—Перенесеніе опытовой артиллерійской батареи съ Волкова поля на Охтенское.—Казармы.—Углубленіе Невскаго фарватера.—3. *Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы*. Постепенное развитіе Ижорскихъ заводовъ.—Настоящее положеніе заводовъ.—Село Колпино.—4. *Ревельскій портъ*. Значеніе Ревельскаго порта до 1855 года.—Постепенное устройство порта послѣ крымской войны.—5. *Свеаборгскій портъ*. Прежнее и современное значеніе Свеаборгскаго порта.—II. *Вѣлое море*. *Архангельскій портъ*. Значеніе Архангельскаго порта въ дѣлѣ кораблестроенія.—Упраздненіе Архангельскаго порта, какъ кораблестроительной верфи.—III. *Черное море*. 1. *Николаевскій портъ*. Значеніе Николаевскаго порта до 1855 года.—Программа для дѣятельности порта по заключеніи мира.—Первые годы дѣятельности порта по заключеніи мира.—Освобожденіе черноморскихъ поселенъ отъ крѣпостной зависимости.—Сокращеніе портовыхъ учрежденій въ 1866 году.—Возрожденіе Николаевскаго порта.—Приспособленіе порта къ броненосному судостроенію.—Рабочая сила Николаевскаго адмиралтейства.—Учрежденіе портовой ремесленной школы.—Портовые сооруженія внѣ черты адмиралтейства.—Раздача земельныхъ участковъ подъ постройку хуторовъ.—2. *Севастопольскій портъ*. Сооруженіе памятниковъ надъ могилами убитыхъ защитниковъ.—Памятникъ адмиралу Лазареву.—Очистка бухты отъ потопленныхъ судовъ.—Отчужденіе земель.—Вліяніе на Севастополь отмѣны статей парижскаго трактата.—IV. *Каспійское море*. 1. *Астраханскій портъ*. Значеніе Астрахани какъ порта.—Мѣры къ углубленію устьевъ Волги.—Послѣдніе годы существованія Астраханскаго порта.—Передача порта въ вѣдѣніе общества «Кавказъ и Меркурій».—2. *Бакинскій портъ*. Выгоды положенія Бакинскаго порта.—Постройка порта.—3. *Морскія военныя станицы Каспійскаго моря*. Значеніе морской станицы на островѣ Ашуръ-Аде.—



V. Восточный океанъ. Значеніе Амура для Восточной Сибири.—  
 Экспедиція кап.-лейт. Невельскаго.—Постройка парохода на р. Шилка.—  
 Первая амурская экспедиція.—Перенесеніе порта изъ Петровпавловска въ  
 Николаевскъ.—Защита устья Амура.—Вторая амурская экспедиція.—  
 Образованіе Приморской области Восточной Сибири.—Состояніе Нико-  
 лаевскаго на Амурѣ порта до перенесенія его во Владивостокъ.—Выгоды  
 и невыгоды географическаго положенія Николаевска.—Изобиліе природныхъ  
 гаваней въ южной части Приморской области.—Начало Владивостока.—  
 Соединеніе телеграфомъ Николаевска съ Новгородскою гаванью.—Пред-  
 положеніе ген.-губ. Корсакова о лучшемъ устройствѣ Приморской обла-  
 сти.—Учрежденіе комисіи для изслѣдованія на мѣстѣ потребностей  
 края.—Предположенія комисіи.—Постановленіе особаго совѣщанія по  
 дѣламъ при-амурскаго края.—Вопросъ объ укрѣпленіи Владивостока.—  
 Уступка Сѣверо-Американскимъ Соединеннымъ Штатамъ нашихъ колоній  
 въ Америкѣ . . . . . 181—336

## ГЛАВА V.

### Коммисаріатская и провіантская части.

Заготовленіе провіанта.—Измѣненія въ условіяхъ на поставку про-  
 вѣанта.—Аппаратъ доктора Раковича для изслѣдованія качества ржаной  
 муки.—Образованіе запаса провіанта въ Кронштадтѣ.—Доставка провіанта  
 въ при-амурскій край кругосвѣтнымъ путемъ.—Мѣры къ улучшенію мор-  
 ской провизіи.—Выпечка сухарей.—Посолка масла.—Заготовленіе соло-  
 нины.—Консервы.—Заготовленіе сукомя и карасей.—Снабженіе командъ  
 сшитымъ обмундированіемъ.—Значеніе запасовъ въ прежнее время и те-  
 перь.—Необходимость имѣть запасы минеральнаго топлива.—Способы  
 заготовленія каменнаго угля для балтійскихъ портовъ.—Мѣры къ замѣнѣ  
 англійскаго угля русскимъ.—Устройство складовъ для угля.—Снабженіе  
 углемъ черноморскихъ портовъ.—Снабженіе минеральнымъ топливомъ  
 каспійскихъ портовъ.—Разработка сахалинскаго угля. . . . . 337—372

## ГЛАВА VI.

## Гидрографія русскихъ морей и озеръ.

I *Гидрографическія изслѣдованія.* Гидрографическія изслѣдованія до 1855 года.—Измѣненіе пріемовъ гидрографическихъ изслѣдованій въ описываемый періодъ.—Балтійское море съ его заливами.—Изслѣдованіе шхеръ въ стратегическомъ отношеніи.—Изслѣдованія въ Ботническомъ заливѣ.—Изслѣдованія въ Невской губѣ и около Кронштадта.—Рѣка Нева.—Ладожское озеро.—Онежское озеро.—Бѣлое море и Сѣверный Ледовитый океанъ.—Изслѣдованія въ Восточномъ океанѣ.—Изслѣдованія Каспійскаго моря.—Изслѣдованія Чернаго и Азовскаго морей.—II. *Картографическія работы и изданіе руководствъ по мореплаванію.* Усовершенствованіе печатанія морскихъ картъ.—Изданіе лоцій и руководствъ для плаванія.—Снабженіе судовъ предметами по штурманской части.—III. *Сигналопроизводство.* Сигналопроизводство до 1855 года.—Улучшеніе въ сигналопроизводствѣ для военныхъ судовъ.—Сигнальные фонари Швабовскаго и Табулевича.—Криптографъ.—Шлюпочные сигналы.—Лоцманскіе сигналы.—IV. *Инструментальная часть.* Снабженіе флота мореходными инструментами.—Мастерскія мореходныхъ инструментовъ.—V. *Астрономическія и компасная обсерваторіи.* Кронштадтская астрономическая обсерваторія.—Астрономическая обсерваторія въ Николаевѣ.—Компасная обсерваторія въ Кронштадтѣ.—Магнитныя наблюденія въ портахъ Чернаго моря.—VI. *Морская метеорологія.* Организациія работъ по морской метеорологіи . . . . . 373—463

## ГЛАВА VII.

## Освѣщеніе русскихъ морей. Огражденіе плаванія предостерегательными средствами.

Состояніе освѣщенія морей въ 1856 году.—Трудность предстоявшей задачи въ дѣлѣ маячнаго освѣщенія.—Ассигнованіе особаго кредита на построеніе маяковъ.—Маяки Балтійскаго моря и его заливовъ.—Маяки Чернаго и Азовскаго морей.—Маяки Бѣлаго моря.—Маяки Каспійскаго моря.—Маяки Восточнаго океана.—Сравнительныя



## VII

числовыя данныя о маяках.—Введеніе преломляющихъ френелевскихъ аппаратовъ.—Маячныя башни.—Маячныя фонари.—Лампы и освѣтительныя матеріалы.—Маячная прислуга.—Опознательныя башни и знаки.—Состояніе предостерегательныхъ знаковъ въ 1856 году.—Мѣры къ улучшенію огражденія опасныхъ мѣстъ и фарватеровъ.—Ваканы.—Вѣхи.—Важное значеніе статистики крушеній.—Число случаевъ крушенія коммерческихъ судовъ.—Годовые итоги крушеній.—Итоги крушеній по роду и національности судовъ.—Причины крушеній.—Мѣста крушеній.—Выдающіеся случаи крушеній.—Спасательныя средства на военныхъ судахъ.—Спасательныя береговыя средства.—Число погибшихъ и спасенныхъ людей. . . . . 464—585

## ГЛАВА VIII.

### Учебныя заведенія морскаго вѣдомства.

Учебныя заведенія морскаго вѣдомства въ 1855 году.—Положеніе морскихъ учебныхъ заведеній до 1855 года.—Изученіе положенія морскихъ учебныхъ заведеній и ихъ потребностей.—Обсужденіе различныхъ вопросовъ о воспитаніи въ «Морскомъ Сборникѣ».—Недостатки прежнихъ морскихъ учебныхъ заведеній.—Проектъ графа Путятина о преобразованіи морскихъ учебныхъ заведеній.—Учрежденіе комитета для преобразованія морскихъ учебныхъ заведеній.—Послѣдовательный рядъ преобразованій въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ.—I. *Морское училище*. Настоящее положеніе морскаго училища.—Порядокъ пріема въ училище.—Число воспитанниковъ.—Курсъ наукъ въ училищѣ.—Практическія занятія по морской спеціальности зимою.—Практическія занятія иностранными языками и искусствами.—Практическія занятія на учебномъ отрядѣ лѣтомъ.—Основныя начала системы воспитанія въ училищѣ.—Переводъ изъ класса въ классъ.—Выпускные экзамены.—Отличія и преміи для лучшихъ воспитанниковъ.—II. *Николаевская морская академія*. Значеніе преобразованія офицерскаго класса въ академическій курсъ.—Условія прохожденія курса и даваемыя имъ преимущества.—Присвоеніе академическому курсу наименованія Николаевской морской академіи.—III. *Морскіе юнкерскіе классы въ Николаевѣ*. Организція юнкерскихъ классовъ.—Прохожденіе курса въ классахъ.—IV. *Театическое училище морскаго вѣдомства*. Орга-

низация училища. — Приемъ въ училище. — Курсъ ученія. — Практическія занятія. — Число окончившихъ курсъ. — V. *Первый морской учебный экипажъ и школа писарей и содержателей.* Назначеніе экипажа и школы. — Предположеніе объ учрежденіи учебнаго корабля для юнговъ. 586—665

## ГЛАВА IX.

### Судебная часть.

I. *Судоустройство и судопроизводство.* Порядокъ судоустройства и судопроизводства во время предшествовавшее военно-морской судебной реформѣ. — Недостатки прежняго судоустройства и судопроизводства. — Мѣры, принятія къ улучшенію военно-морской судебной части до кореннаго преобразованія ея въ 1867 году. — Последовательныя мѣры къ коренному преобразованію судоустройства и судопроизводства въ морскомъ вѣдомствѣ. — Мѣры ко введенію новаго военно-морскаго судоустройства и судопроизводства. — Основныя начала новаго военно-морскаго судоустройства и судопроизводства. — Организация суда по военно-морскому судебному уставу 1867 года. — О судѣ въ военное время. — Примѣненіе новыхъ началъ судопроизводства къ суду во время плаванія. — Примѣненіе новыхъ началъ судопроизводства къ дѣламъ о крушеніи судовъ и о потерѣ или поврежденіи корабельныхъ вещей. — Дальнѣйшая законодательная дѣятельность по морскому уголовному судопроизводству. — Мѣры къ улучшенію военно-морской судной части въ портахъ Восточнаго океана. — Законоположенія, издаванныя въ дополненіе военно-морскаго судебного устава. — II. *Военно-морскіе законы о наказаніяхъ.* Недостатки военно-морскихъ законовъ о наказаніяхъ по своду морскихъ уголовныхъ постановленій. — Ходъ работъ по составленію воинскаго и военно-морскаго уставовъ о наказаніяхъ. — Краткое изложеніе содержанія военно-морскаго устава о наказаніяхъ. — Дальнѣйшія измѣненія постановленій военно-морскаго устава о наказаніяхъ. — III. *Законы о взысканіяхъ дисциплинарныхъ.* Военно-морскіе законы о взысканіяхъ дисциплинарныхъ до 1864 года. — Положеніе о взысканіяхъ дисциплинарныхъ по морскому вѣдомству 1864 года. — Постановленія о порядкѣ увольненія офицеровъ за предосудительное поведеніе до 1865 года. — Сущность положенія 1865 года



о порядкѣ увольненія отъ службы офицеровъ за предосудительное поведеніе.—Дальнѣйшія измѣненія военно-морскихъ законовъ о дисциплинарныхъ взысканіяхъ.—IV. *Мѣста заключенія морскаго вѣдомства.*—Помѣщенія для заключенія нижнихъ чиновъ въ наказаніе по суду.—Военно-исправительная тюрьма морскаго вѣдомства въ С.-Петербургѣ.—Помѣщеніе для заключенія нижнихъ чиновъ въ дисциплинарномъ порядкѣ.—Помѣщеніе для содержанія подсудимыхъ и подсѣдственныхъ арестантовъ.—V. *Числовыя данныя объ офицерахъ и нижнихъ чинахъ сужденныхъ въ морскихъ судебныхъ учрежденіяхъ.*—Числовыя данныя за послѣднія десять лѣтъ по портамъ Европейской Россіи . . . . . 666—773

## ГЛАВА X.

### Врачебная часть.

Сравненіе результатовъ санитарнаго положенія командъ въ обѣ турецкія войны. — Движеніе смертности въ морскихъ командахъ въ минувшее двадцатипятилѣтіе. — Продолжительность болѣзней. — Отношеніе заболѣваемости въ командахъ на берегу и на судахъ. — Инструкція по части судовой гигіены. — Леченіе въ иностранныхъ госпиталяхъ. — Обзорніе болѣзней въ минувшее двадцатипятилѣтіе. — Тифы и тифоидальныя горячки. — Перемежающіяся лихорадки. — Глазныя болѣзни. — Холера. — Желудочно-кишечныя катарры. — Цыга. — Легочная чахотка. — Венерическія болѣзни. — Прочія болѣзни чиновъ морскаго вѣдомства. — Прививаніе предохранительной оспы. — Пользованіе въ морскихъ врачебныхъ учрежденіяхъ лицъ постороннихъ вѣдомствъ. — Морскіе госпитали и лазареты въ 1854 году. — Послѣдующія къ нимъ перемѣны. — Новый госпитальный уставъ и постановленіе о лазаретахъ. — Настоящее состояніе морскихъ врачебныхъ заведеній — Врачебное имущество госпиталей и лазаретовъ. — Медикаменты. — Уходъ за больными. — Сестры милосердія. — Санитары. — Лекарскія помощницы. — Фельдшера. — Числовыя данныя о личномъ составѣ врачей и лекарскихъ помощниковъ морскаго вѣдомства. — Медицинскія прибавленія къ «Морскому Сборнику». — Морская медицинская статистика. — Бесѣды и публичныя чтенія

по части врачебной науки и гигиены.—Признание трудовъ морскихъ врачей на выставкахъ и ученыхъ конгрессахъ.—Участіе морскихъ врачей при защитѣ Севастополя и въ послѣдней турецкой войнѣ. . . . 774—905

## ГЛАВА XI.

**Управление морскимъ вѣдомствомъ. Законодательная дѣятельность. Эмеритальная касса.**

Недостатки управленія морскимъ вѣдомствомъ до его преобразованія.—Новое положеніе объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ.—Преобразование счетоводства и отчетности.—Улучшенія въ составленіи смѣтъ.—Улучшенія въ системѣ счетоводства.—Преобразованія контрольной части.—Матеріальное счетоводство.—Законодательныя работы.—Составленіе морскаго устава.—Хозяйственный уставъ на судахъ флота.—Другія законодательныя работы по части хозяйства судового и въ командахъ.—Положеніе о призахъ и репризахъ.—Причины, вызвавшія учрежденіе эмеритальной кассы морскаго вѣдомства и обстоятельства учрежденія.—Главныя основанія положенія объ эмеритальной кассѣ.—Первоначальный капиталъ.—Существенныя измѣненія, которыя были сдѣланы въ положеніи о кассѣ чрезъ семилѣтія.—Число пенсіонеровъ кассы и сумма назначенныхъ имъ пенсій.—Ежегодное приращеніе капитала кассы.—Современное положеніе кассы. . . . . 906—955

## ГЛАВА XII.

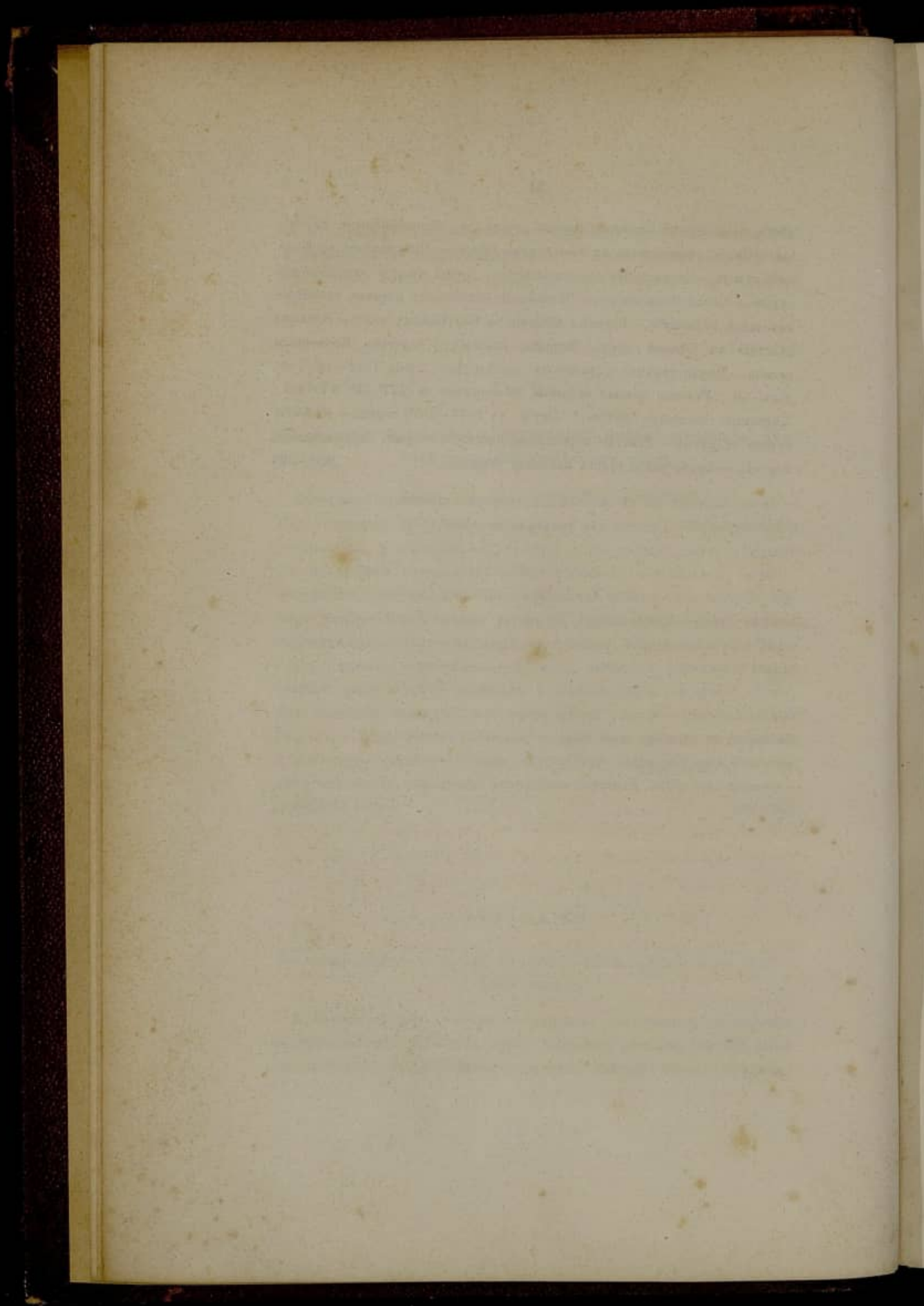
**Военныя дѣйствія флота въ 1853—1856 годахъ и въ 1877—1878 годахъ.**

*I. Участіе флота въ войны съ турками, англичанами, французами и сардинцами въ 1853—1856 годахъ.* Характеръ военныхъ дѣйствій флота въ 1853—1856 годахъ.—Начало военныхъ дѣйствій флота.—Синопская



битва.—Приведеніе Севастопольскаго порта въ оборонительное положеніе.—Снятіе гарнизоновъ на кавказскомъ берегу.—Продолженіе крейсерства судовъ.—Загражденіе севастопольскаго рейда линією затопленныхъ судовъ.—Осада Севастополя.—Приведеніе балтійскихъ портовъ въ оборонительное положеніе.—Военныя дѣйствія въ Балтійскомъ морѣ.—Военныя дѣйствія въ Вѣломъ морѣ.—Военныя дѣйствія у береговъ Восточнаго океана.—Число убитыхъ и раненыхъ на флотѣ въ войну 1853—1856 годовъ.—II. *Участіе флота въ войны съ турками въ 1877—1878 годахъ.* Характеръ военныхъ дѣйствій флота въ 1877—1878 годахъ.—Дѣйствія судовъ на Дунаѣ.—Дѣйствія морскаго вѣдомства по оборонѣ Черноморскихъ портовъ.—Крейсерство судовъ активной обороны . . . . . 956—995

---





## ГЛАВА I.

### МОРСКАЯ АРТИЛЛЕРІЯ ДО 1870 ГОДА.

Ни одна изъ специальностей морскаго дѣла, не исключая даже и кораблестроенія, не представляетъ такихъ изумительныхъ результатовъ, въ смыслѣ нововведеній и усовершенствованій, какіе достигнуты въ описываемый періодъ морскою артиллеріею.

Общая характеристика прогресса въ артиллерійскомъ дѣлѣ за отчетный періодъ.

Въ теченіи послѣднихъ 25 лѣтъ, вся матеріальная часть судовой артиллеріи, начиная съ пушекъ и кончая мельчайшими орудійными принадлежностями, измѣнилась самымъ кореннымъ образомъ, и сущность этихъ перемѣнъ далеко превосходитъ все наиболѣе смѣлыя предположенія, какія только можно было допустить въ 1855 году. Если бы кто нибудь осмѣлился въ то время предсказать, что суда будутъ вооружаться наръзными пушками, подобными современнымъ 12-ти дюймовымъ орудіямъ, то его несомнѣнно сочли бы человѣкомъ съ разстроенною фантазіею. Дѣйствительно, разница между орудіями начала и конца описываемаго періода изумительна. Наиболѣе сильныя изъ находившихся на нашихъ судахъ въ 1855 году

орудія были бомбовыя пушки: 2-хъ пудовыя вѣсомъ 242 пуда, стрѣлявшія зарядомъ въ 10 и бомбою въ 91  $\frac{1}{4}$  фунтовъ, и 68 фунтовыя вѣсомъ 300 пудовъ, стрѣлявшія зарядомъ въ 16-ть и бомбою въ 55  $\frac{1}{2}$  фунтовъ. Нынѣшнія 12-ти дюймовыя обуховскія пушки вѣсятъ 2,266 пудовъ и стрѣляютъ зарядомъ въ 160 и снарядомъ въ 736 фунтовъ. Еще болѣе поразительный результатъ получается, если сравнить дѣйствіе артиллеріи парусныхъ кораблей съ дѣйствіемъ современныхъ орудій. Такъ, 84-хъ пушечный корабль «Прохоръ», имѣвшій наиболѣе сильную артиллерію изъ всѣхъ кораблей того же ранга въ балтійскомъ флотѣ, а именно: 78-мъ 36-ти фунтовыхъ пушекъ и 6-ть 2-хъ пудовыхъ бомбовыхъ, залпомъ съ обоихъ бортовъ, изъ всѣхъ своихъ *восемидесяти четырехъ* пушекъ выбросилъ бы до 84 пудовъ металла (\*). *Четыре* 12-ти дюймовыя наръзныя пушки, поставленныя на кораблѣ «Петръ Великій», выбрасываютъ залпомъ 74 пуда металла. Хотя этотъ послѣдній вѣсъ и нѣсколько меньше перваго, но механическая его работа, т. е. сила удара, оказывается втрое болѣе силы удара залпа корабля «Прохоръ». Такъ, если бы всѣ 84 снаряда могли быть выброшены съ этого корабля въ одну точку, находящуюся на разстояніи 600 сажень, то они произвели бы механическую работу въ 654,128 пудо-футовъ. Залпъ четырехъ орудій ко-

(\*) Другіе корабли того же ранга были вооружены слабѣе и выбрасывали залпомъ лишь около 70-ти пудовъ металла.



рабля «Петръ Великій», при тѣхъ же условіяхъ, даетъ 1.918,369 пудо-футовъ. Для полученія такого удара на корабль «Прохоръ», нужно было сжечь до 19 пудовъ пороха и имѣть 532 человѣка прислуги у орудій, а на корабль «Петръ Великій» требуется 16 пудовъ пороха и только 64 человѣка прислуги. Разница въ требовавшейся для дѣйствія орудіями человѣческой силѣ, въ томъ и другомъ случаѣ, заключается еще и въ томъ, что на прежнихъ судахъ полная прислуга назначалась только къ орудіямъ одного борта, и въ случаѣ надобности дѣйствовать съ обоихъ бортовъ, прислуга раздѣлялась на оба борта и должна была дѣйствовать или половиннымъ числомъ орудій, или двумя смежными орудіями, причемъ часть прислуги, перебѣгала отъ одного къ другому. На современныхъ же судахъ къ каждому орудію назначается полный комплектъ прислуги. Необходимо также принять во вниманіе, что всѣ 84 снаряда этого корабля, если бы даже ихъ можно было выбросить залпомъ въ одномъ направленіи, попавши въ самое слабое изъ существующихъ броненосныхъ судовъ, не нанесли бы ни малѣйшаго вреда его бронированному корпусу, такъ какъ самыя сильныя изъ имѣвшихся въ началѣ описываемаго періода орудій едва ли могли бы сдѣлать даже царапину на самой тонкой плитѣ изъ употребляемыхъ нынѣ для бронированія судовъ; между тѣмъ каждый снарядъ, выстрѣленный изъ 12-ти дюймовой наръзной пушки, способенъ пробить бортъ наиболѣе сильнаго изъ существующихъ броненосцевъ, толщиною въ

3 фута и покрытый 13-ти дюймовою плитою, на разстояніи до 1,000 сажень. Притомъ всѣ четыре орудія корабля «Петръ Великій», какъ судна башеннаго, могутъ быть направлены на небольшое, сравнительно, пространство поражаемаго борта.

Но и эти пушки оказываются безсильными противъ нѣкоторыхъ изъ строящихся нынѣ броненосцевъ, покрываемыхъ 20-ти и даже 24-хъ дюймовою броней, а потому, рядомъ съ такими броненосцами, появились и еще болѣе сильныя орудія, хотя пока въ очень ограниченномъ числѣ. Такъ, на итальянскомъ кораблѣ «Duilio» поставлены *четыре* 17-ти дюймовыя пушки, вѣсомъ въ 6,156 пудовъ каждая, стрѣляющія зарядомъ въ 512 и снарядомъ въ 2,020 фунтовъ. На англійскомъ кораблѣ «Inflexible» ставится 16-ти дюймовыя пушки, вѣсомъ въ 5,062 пуда, стрѣляющія зарядомъ въ 493 и снарядомъ въ 1,870 фунтовъ. Заводомъ Круша недавно испытано 15<sup>3</sup>/<sub>4</sub>-ти дюймовая пушка, вѣсомъ въ 4,400 пудовъ, стрѣляющая зарядомъ въ 537 и снарядомъ въ 1,900 фунтовъ, и на обуховскомъ заводѣ изготовляются *девять* 16-ти дюймовыя пушки, вѣсомъ около 5,000 пудовъ каждая, для заряда и снаряда не меньшихъ чѣмъ у крупновскаго орудія.

Такое необычайное увеличеніе калибровъ и вѣса пушекъ, такое стремленіе сосредоточить въ ударѣ одного снаряда разрушительную силу, въ нѣсколько разъ превышающую силу залпа цѣлаго борта прежнихъ линейныхъ кораблей, вызвано примѣненіемъ желѣзныхъ плитъ къ защитѣ судовъ и приморскихъ крѣ-



постей. Современные, чудовищныя пушки порождены борьбою между бронею и артиллеріею, начавшеюся вмѣстѣ съ появленіемъ первыхъ броненосныхъ батарей подъ Кинбурномъ и продолжающеюся, съ неослабѣвающимъ упорствомъ, до нынѣ.

Результаты эти достигнуты рядомъ послѣдовательныхъ усовершенствованій и улучшеній сначала въ орудіяхъ съ гладкимъ каналомъ, а затѣмъ въ нарезныхъ. Перемены въ пушкахъ естественно вызвали перемены и улучшения во всей матеріальной части судовой артиллеріи и требовали все большаго и большаго приложенія механическихъ приспособленій, для замѣны силы человѣческихъ мускуловъ, а потому въ настоящее время мы видимъ всюду примѣненіе пара и гидравлической силы къ управленію орудіями и даже къ заряджанію ихъ, а силы электричества къ стрѣльбѣ изъ нихъ.

Необходимость увеличенія калибровъ орудій морской артиллеріи, введеніе стрѣльбы бомбами, столь разрушительно дѣйствующими на деревянные корабли, а также и необходимость вооружать суда однокалиберною артиллеріею, для избѣжанія разнообразія снарядовъ на судахъ, была вполне признана всѣми морскими державами еще въ тридцатыхъ годахъ настоящаго столѣтія. Вслѣдъ за принятіемъ во Франціи предложенныхъ полковникомъ Пексаномъ бомбовыхъ пушекъ, такія же пушки начали появляться въ Англіи, Америкѣ и у насъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ всѣ эти государства производили болѣе или менѣе обширныя изслѣ-

Состояніе артиллерійскаго вооруженія судовъ передъ крымскою войною.

дованія и опыты, для отысканія типовъ морскихъ пушекъ, наиболѣе соотвѣтствующихъ конструкціи парусныхъ кораблей и условіямъ тогдашней морской тактики, и мало по малу, къ концу сороковыхъ годовъ, всюду выработались такіе типы, немного чѣмъ разнящіеся въ одномъ государствѣ отъ другаго.

Эти типы орудій, выработавшіеся во флотахъ французскомъ, англійскомъ и русскомъ, показаны въ слѣдующей таблицѣ:

| 1) Пушки бомбо-<br>вые каморныя, назна-<br>ченныя для стрѣль-<br>бы разрывными сна-<br>рядами или пушты-<br>ми ядрами. . . . . | Французскій флотъ.                 | Англійскій флотъ.                 | Русскій флотъ.                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
|                                                                                                                                | 27-ми сантим.                      | 10-ти дюймов.                     | 2-х пудовыя.                       |
| Калибръ въ дюй-<br>махъ. . . . .                                                                                               | 10,80                              | 10                                | 9,69                               |
| Вѣсъ орудія въ<br>пудахъ. . .                                                                                                  | 317                                | 251                               | 242                                |
| — заряда въ<br>фунтахъ. .                                                                                                      | 12,20                              | 13,3                              | 10                                 |
| — бомбы въ<br>фунтахъ. .                                                                                                       | 112 83                             | 104                               | 91,25                              |
| Калибръ въ дюй-<br>махъ. . . . .                                                                                               | 22-х сантим.<br>№ 1    № 2<br>8,79 | 68-ми фунт.<br>№ 1    № 2<br>8,11 | 68-ми фунт.<br>длин. — корот.<br>8 |
| Вѣсъ орудія въ<br>пудахъ. . .                                                                                                  | 224—166                            | 294—201                           | 301—195                            |
| — заряда въ<br>фунтахъ. .                                                                                                      | 8,54—7,32                          | 13,28—11,7                        | 16—11                              |
| — бомбы въ<br>фунтахъ. .                                                                                                       | 68,40                              | 56,60                             | 55,5                               |



| 2) Пушки не ка-<br>морныя однокали-<br>бернаго вооруженія,<br>назначавшіяся для<br>стрѣльбы, какъ раз-<br>рядными снарядами,<br>такъ и сплошными<br>ядрами . . . . . | Французскій флотъ.               | Англійскій флотъ.          | Русскій флотъ.                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                      | 16-ти сантим.                    | 32-хъ фунт                 | 36-ти фунт.<br>пропорціональныя:<br>лин. бол. сред. мал. |
| Калибръ въ дюй-<br>махъ . . . . .                                                                                                                                    | № 1. № 2. № 3. № 4.<br>6,48—6,45 | № 1. № 2. № 3 № 4.<br>6,30 | 6,80                                                     |
| Вѣсъ орудія въ<br>пудахъ . .                                                                                                                                         | 182—149—130—113                  | 180—155—140—130            | 196—160—128—113                                          |
| — заряда въ<br>фунтахъ . .                                                                                                                                           | 12,2—7,32—6,10                   | 11,7-8,82-7,72-6,62        | 12— 9— 7— 6                                              |
| — гравиты въ<br>фунтахъ . .                                                                                                                                          | 29                               | 27,4                       | 31,25                                                    |
| — ядра въ<br>фунтахъ . .                                                                                                                                             | 36,4                             | 35,42                      | 43,75                                                    |
| и 3) Мортиры:                                                                                                                                                        | 32-хъ сантим.                    | 13-ти дюймов.              | 5-ти пудовыя.                                            |
| Калибръ въ дюй-<br>махъ . . . . .                                                                                                                                    | 12,75                            | 13                         | 13                                                       |
| Вѣсъ орудія въ<br>пудахъ . .                                                                                                                                         | 266                              | 310                        | 250                                                      |
| — заряда въ<br>фунтахъ . .                                                                                                                                           | 13,32                            | 22                         | 16,5                                                     |
| — бомбы въ<br>фунтахъ . .                                                                                                                                            | 219,60                           | 228                        | 200                                                      |

Кромѣ этихъ орудій, признававшихся лучшими на судахъ всѣхъ флотовъ, находились, въ большемъ или меньшемъ числѣ, пушки 24-хъ фунтоваго, 18-ти фунтоваго и меньшихъ калибровъ, а также каронады. Во французскомъ флотѣ, въ 1849 году, были введены, взамѣнъ 27-ми сантиметровыхъ бомбо-выхъ пушекъ, 50-ти фунтовыя пушки 7,63-хъ дюймо-

ваго калибра, вѣсомъ въ 282 пуда, стрѣлявшія зарядомъ въ 20 фунтовъ и сплошнымъ ядромъ въ 61 фунтъ. Орудія эти положено было ставить на корабли, но не болѣе какъ по 6 на каждый. Въ русской сухопутной артиллеріи также производились опыты надъ 60-ти фунтовою пушкою для заряда въ 20 фунтовъ.

Въ нашемъ флотѣ, въ началѣ пятидесятихъ годовъ, еще не было окончательно рѣшено, какимъ калибрамъ должно быть отдано преимущество: 68-ми или 60-ти фунтовымъ, а также 36-ти или 30-ти фунтовымъ, и были сторонники тѣхъ и другихъ. Были корабли, вооруженные, для пробы, однокалиберною 36-ти фунтовою артиллеріею, какъ «Прохоръ», «Лефортъ» и «Бріеннъ», и однокалиберною 30-ти фунтовою артиллеріею, какъ «Красной» и «Ингерманландъ». 36-ти фунтовая артиллерія признавалась нѣсколько тяжелою для судовъ и дѣйствующею разрушительно на ихъ стѣны. Бомбовыхъ пушекъ, въ особенности въ балтійскомъ флотѣ, было еще весьма мало, и ихъ замѣняли отчасти 1-но пудовыми единорогами, хотя и стрѣлявшими бомбами въ 1 пудъ вѣсомъ, но имѣвшими зарядъ всего въ  $7\frac{1}{2}$  фунтовъ пороха, а потому много уступавшими бомбовымъ пушкамъ въ мѣткости и дальности полета снарядовъ. Наболѣе же существенную разницу въ вооруженіи нашихъ и иностранныхъ судовъ предъ крымскою войною составляло то, что на иностранныхъ судахъ находилось значительное число бомбовыхъ пушекъ и вообще артиллерія была уже довольно близко доведена до того состоянія, которое признавалось въ



то время наиболѣе удовлетворительнымъ; у насъ же, въ особенности въ балтійскомъ флотѣ, на судахъ оставалось еще очень много орудій прежней конструкціи, не обладавшихъ ни мѣткостью стрѣльбы, ни дальностью полета снарядовъ, возможною для гладкоствѣнной артиллеріи.

Ко времени вступленія въ управленіе морскимъ вѣдомствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, общее число находившихся какъ на судахъ, такъ и въ арсеналахъ орудій достигало 15 тысячъ, но около половины этого числа было отлито еще въ прошломъ столѣтіи и совершенно несоотвѣтствовало уже исполнѣннымъ требованіямъ отъ морской артиллеріи; вооруженіе же судовъ отличалось чрезвычайнымъ разнообразіемъ родовъ и калибровъ, находившихся на нихъ орудій. Такъ между ними были:

пушки бомбовыя: 2-хъ пудовыя, 1½ пудовыя, 1 пудовыя и 68-ми фунтовыя;

пушки длинныя, чугуныя: 48-ми, 36-ти, 30-ти и 24-хъ фунтовыя и меньшихъ калибровъ, начиная отъ 18-ти до одного фунта;

пушки длинныя, мѣдныя: 6-ти и 3-хъ фунтовыя;

пушки длинныя, чугуныя, 24-хъ фунтовыя, высверленныя въ 36-ти фунтовый калибръ;

пушки короткія, некаморныя: 36-ти фунтовыя, 24-хъ фунтовыя и 36-ти фунтовыя, высверленныя въ 48-ми фунтовый калибръ;

пушки короткія, каморныя: 36-ти, 30-ти и 24-хъ фунтовыя;

пушко-каронады: 36-ти, 24-хъ и 18-ти фунтовья; каронады чугуныя: 96-ти, 68-ми, 36-ти, 30-ти, 24-хъ, 18-ти, 12-ти, 8-ми и мѣдныя 6-ти фунтовья; фалконеты семи различныхъ сортовъ и единороги девяти разнородныхъ калибровъ.

Столь большое разнообразіе орудій, ставившихся притомъ на суда безъ строго опредѣленной системы, обусловливало такое же разнообразіе во всей матеріальной части морской артиллеріи, и представляло чрезвычайно большія неудобства, какъ для дѣйствія орудіями, такъ и для снабженія ихъ принадлежностями.

Мѣры къ усовершенствованію артиллеріи по вступленіи Генералъ - Адмирала въ управленіе морскимъ вѣдомствомъ.

Такое неудовлетворительное положеніе столь важной для флота части обратило на себя особенное вниманіе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала. Тотчасъ же по вступленіи его въ управленіе морскимъ вѣдомствомъ, началась горячая дѣятельность, направленная прежде всего къ возможному усиленію судового вооруженія подборомъ соотвѣствующихъ орудій изъ имѣвшихся запасовъ и къ изысканію возможныхъ средствъ для улучшенія судовой артиллеріи. Дѣятельность эта продолжалась и во все время крымской войны.

Разборъ орудій и тщательный осмотръ матеріальной части указалъ возможность замѣны на судахъ, хотя нѣкоторыхъ разнокалиберныхъ и слабыхъ каморныхъ пушекъ и каронадъ,—болѣе сильными бомбовыми и некаморными пушками. Станки исправлялись и приспособлялись для болѣе дальнѣй и быстрой стрѣльбы; вводились новые прицѣлы и ударные молотки ко всѣмъ



орудіямъ, приняты новые дальномѣры, проектированные лично Его Высочествомъ. Тогда же передѣланы и расширены на судахъ крѣйтъ-каморы; устроены бомбовые погреба; принято за правило отпускать на суда весь порохъ не иначе, какъ въ готовыхъ зарядахъ; введены мѣдные пороховые ящики и вообще сдѣлано много разныхъ, болѣе или менѣе важныхъ, усовершенствованій.

Въ тоже время было обращено особое вниманіе на подготовленіе личного состава специалистовъ артиллерійскаго дѣла, для управленія орудіями на судахъ, и на установленіе правильной организаціи для производства разныхъ артиллерійскихъ опытовъ и изслѣдованій.

Для первой цѣли, по мысли Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, изложенной въ особой запискѣ, представленной Государю Императору Николаю I-му въ іюнѣ мѣсяцѣ 1850 года, учреждено образцовое артиллерійское судно, которое должно было готовить комендоровъ на весь балтійскій флотъ. Образованіе ихъ должно быть въ особенности практическое и состоять изъ искусной стрѣльбы въ цѣль при всѣхъ обстоятельствахъ, могущихъ встрѣтиться въ морѣ. Главныя основанія, указанныя Его Высочествомъ въ упомянутой запискѣ, состояли въ сущности въ слѣдующемъ:

1) Для подготовленія комендоровъ назначить фрегатъ, вооруживъ его всѣми орудіями употребляемыми на корабляхъ и фрегатахъ.

2) Часть команды, около одной трети, для управленія парусами и главныхъ работъ, имѣть постоянную, а двѣ трети, для обученія, набрать съ флота, преимущественно изъ людей, отличающихся хорошою стрѣльбою.

и 3) Курсъ обученія долженъ продолжаться одинъ годъ и состоять: а) изъ стрѣльбы зимою съ сухопутныхъ батарей на вымѣренныхъ разстояніяхъ и приученія людей къ вѣрному опредѣленію разстоянія глазомѣромъ; б) изъ стрѣльбы на якорѣ, сначала съ опредѣленныхъ, а потомъ съ неопредѣленныхъ дистанцій, въ береговыя мишени, и в) изъ стрѣльбы подъ парусами въ морѣ на ходу, также по установленнымъ на удобномъ мѣстѣ мишенямъ. При этомъ приучать людей стрѣлять при всѣхъ возможныхъ обстоятельствахъ: въ тихое и бурное время, съ наветренной и подветренной сторонъ, подъ всеми парусами и подъ одними марселями, въ 3 и 4 рифа, даже съ опущенными портами. Послѣ каждой стрѣльбы осматривать мишени и вести подробный журналъ.

На этихъ основаніяхъ, сохранившихся въ главныхъ чертахъ и по нынѣ, въ 1851 году былъ посланъ въ плаваніе, въ качествѣ учебнаго артиллерійскаго судна и въ видѣ опыта, парусный фрегатъ «Амфитрида».

Первыя правила образованія кадровой команды учебнаго артиллерійскаго корабля и штатъ ихъ изданы въ декабрѣ 1852 года и затѣмъ правила эти измѣнялись и дополнялись по мѣрѣ надобности. Съ теченіемъ времени и по мѣрѣ перемѣнъ, совершавшихся въ артил-



леріи и кораблестроеніи, фрегатъ «Амфитрида» замѣнился послѣдовательно: паруснымъ кораблемъ «Прохоръ», винтовымъ двухдечнымъ кораблемъ «Гангудъ», винтовымъ трехдечнымъ кораблемъ «Императоръ Николай», броненоснымъ фрегатомъ «Севастополь», а съ 1870 года разросся въ учебный артиллерійскій отрядъ, въ составъ котораго входятъ: броненосная батарея, двухбашенная лодка, мониторъ и канонерская лодка, — съ тою цѣлью, чтобы имѣть на отрядѣ, для обученія комендоровъ, орудія установленныя на судахъ разныхъ типовъ и на станкахъ разныхъ системъ, употребляемыхъ на флотѣ.

Для второй надобности, т. е. производства опытовъ, была основана, также въ началѣ управленія Его Высочества морскимъ вѣдомствомъ, коммисія морскихъ артиллерійскихъ опытовъ, принесшая большую пользу матеріальной части морской артиллеріи. Коммисія эта, образованная сначала въ Кронштадтѣ въ видѣ временнаго учрежденія, съ осени 1855 года обращена въ постоянную, причемъ устроена на Волковомъ полѣ морская батарея, снабжавшаяся, по мѣрѣ надобности, всѣмъ необходимымъ для производства опытовъ, а въ 1856 году издано первое положеніе и штатъ означенной коммисіи.

Первымъ дѣломъ этой коммисіи было производство опытовъ, требовавшихся для пополненія крайне важнаго недостатка, существовавшаго въ нашей морской артиллеріи, а именно: опредѣленіе дальности полетовъ снарядовъ изъ самыхъ употребительнѣйшихъ на флотѣ

орудій и составленіе таблицъ стрѣльбы. Затѣмъ, переходя постепенно отъ испытаній гладкостѣнныхъ орудій новыхъ образцовъ къ орудіямъ нарезнымъ, коммисія морскихъ артиллерійскихъ опытовъ, во весь отчетный періодъ, непрерывно производила предварительныя изслѣдованія и опыты надъ всѣми болѣе важными усовершенствованіями и нововведеніями, предлагавшимися для морской артиллеріи.

Практическое примѣненіе къ дѣлу и испытаніе въ судовой обстановкѣ нововведеній, выработанныхъ на батарее Волкова поля, производились на учебномъ артиллерійскомъ кораблѣ и затѣмъ примѣнялись на другихъ судахъ флота.

Для сравненія, на сколько усилилось артиллерійское вооруженіе судовъ балтійскаго флота, въ теченіи этого времени до конца крымской войны, можетъ служить слѣдующая сравнительная таблица, показывающая калибры и число орудій, находившихся на боевыхъ судахъ этого флота въ 1854 и 1856 годахъ.

| На судахъ состояло:                     |  | въ 1854 г. | въ 1856 г. |
|-----------------------------------------|--|------------|------------|
| Пушекъ бомбовыхъ 2-хъ пудовыхъ. . . . . |  | 141        | 127        |
| — 68-ми фунтовыхъ. . . . .              |  | 61         | 357        |
| Единороговъ 1½ и 1 пудовыхъ. . . . .    |  | 221        | 110        |
| Пушекъ 48-ми фунтовыхъ. . . . .         |  | 44         | »          |
| — 36 — . . . . .                        |  | 818        | 872        |
| — 30 — . . . . .                        |  | 180        | 182        |
| — 24 — . . . . .                        |  | 1,516      | 805        |



|                                                                 |       |        |
|-----------------------------------------------------------------|-------|--------|
| Каронадъ 36-ти фунтовыхъ . . . . .                              | 48    | 71     |
| — 30 — . . . . .                                                | 58    | 44     |
| — 24 — . . . . .                                                | 478   | 295    |
| Орудій 18-ти, 12-ти фунтовыхъ<br>и меньшихъ калибровъ . . . . . | 102   | 101    |
| Итого. . . . .                                                  | 3,667 | 2,964. |

Общее число орудій на судахъ балтійскаго флота, за эти два года, уменьшилось на 703 главнымъ образомъ вслѣдствіе исключенія изъ списковъ 4 кораблей, 7 фрегатовъ, двухъ париходовъ и болѣе 200 гребныхъ лодокъ, а также вслѣдствіе обращенія четырехъ 75-ти пушечныхъ кораблей въ 58-ми пушечные фрегаты. Взаимѣнъ же ихъ выстроены вновь только: винтовой корабль «Ретвизанъ», 14 винтовыхъ корветовъ и 75 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ. Но число орудій само по себѣ еще не даетъ понятія объ относительной силѣ артиллерійскаго вооруженія. Понятіе это можно составить, раздѣливъ всѣ означенныя орудія на двѣ категоріи и отнеся къ первой изъ нихъ такія пушки, которыя признавались въ то время удовлетворительными для дѣйствія по деревяннымъ судамъ, т. е. не менѣе 30-ти фунтоваго калибра, съ зарядомъ не менѣе 7 фунтовъ пороха; а ко второй категоріи, — остальные, болѣе слабыя орудія, которыя подлежали изъятію изъ употребленія и оставались на судахъ лишь за неимѣніемъ орудій новыхъ, или за невозможностью поставить ихъ, не вредя морскимъ качествамъ и прочности судовъ. При такомъ раздѣленіи получимъ:

|                             | въ 1854 г. | въ 1856 г. |
|-----------------------------|------------|------------|
| Орудій 1 категоріи. . . . . | 1,465      | 1,576      |
| — 2 — . . . . .             | 2,202      | 1,388      |

Итого. . 3,667 2,964.

Изъ этого расчета видно, что отношеніе числа болѣе сильныхъ орудій къ числу орудій слабѣйшихъ, въ теченіи вышеозначенныхъ лѣтъ, увеличилось почти на 50%.

Винтовой корабль «Выборгъ» и винтовой фрегатъ «Палканъ», отправленные осенью 1856 года въ заграничное плаваніе, были уже вооружены артиллеріею, во всѣхъ отношеніяхъ соотвѣтствовавшю требованіямъ того времени.

Черноморскій флотъ, во время крымской войны, имѣлъ нѣсколько лучшее по силѣ дѣйствія вооруженіе, чѣмъ флотъ балтійскій. Такъ, на боевыхъ судахъ, собранныхъ къ 1 сентября 1854 года на севастопольскомъ рейдѣ, находилось:

|                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| пушекъ бомбовыхъ 10-ти дюймовыхъ . . . . .                           | 10  |
| — — 68-ти фунтовыхъ . . . . .                                        | 141 |
| единороговъ 1 пудовыхъ . . . . .                                     | 20  |
| пушекъ 36-ти фунтовыхъ . . . . .                                     | 736 |
| — 24 — . . . . .                                                     | 202 |
| — 12 и 8 — . . . . .                                                 | 30  |
| пушко-каронадъ, каронадъ и фалконетовъ<br>разныхъ калибровъ. . . . . | 740 |

Всего. . 1,879



Если орудія эти раздѣлить на категоріи, также какъ это сдѣлано выше для балтійскаго флота, то окажется:

|                             |     |
|-----------------------------|-----|
| орудій 1 категоріи. . . . . | 907 |
| — 2 — . . . . .             | 972 |

Итого 1,879

На *шести* корабляхъ, принимавшихъ участіе въ синопскомъ сраженіи, распредѣленіе орудій въ боевомъ отношеніи было еще значительно лучше. На этихъ корабляхъ находилось:

|                             |     |
|-----------------------------|-----|
| орудій 1 категоріи. . . . . | 390 |
| — 2 — . . . . .             | 254 |

Итого 644

Въ числѣ орудій первой категоріи было *семьдесятъ шесть* 68-ти фунтовыхъ бомбовыхъ пушекъ и *четыре* 1 пудовыхъ единорога. Несомнѣнно, что именно эти орудія, дѣйствіемъ своихъ разрывныхъ снарядовъ, сожгли турецкій флотъ бывшій въ Синопѣ. Это былъ первый и притомъ весьма удачный опытъ употребленія въ морскомъ бою значительнаго числа бомбовыхъ пушекъ.

По окончаніи крымской войны, на судахъ черноморскаго флота, оставшихся на водѣ, находилось только 302 орудія, представлявшихъ ничтожную силу, такъ какъ въ числѣ этихъ 302 орудій было пушекъ 24-хъ фунтовыхъ 111 и фалконетовъ 3-хъ фунтовыхъ 162.

Орудія, находившіяся на судахъ черноморскаго флота, въ особенности же значительные запасы пушекъ, снарядовъ и матеріальной части морской артиллеріи, бывшіе въ Севастополѣ, дали возможность

Участіе морской артиллеріи въ войнѣ 1853-1856 годовъ.



4487

быстро вооружить севастопольскіе бастіоны и продолжать столь долго славную оборону роднаго порта. Безъ участія флота и безъ упомянутыхъ запасовъ, защита Севастополя была бы немыслима. Этотъ выходящій изъ ряда случай употребленія морской артиллеріи для вооруженія береговыхъ батарей, между прочимъ, далъ возможность сухопутнымъ артиллеристамъ близко ознакомиться съ особенностями морской установки орудій и съ разнообразными способами дѣйствія ими. Знакомство это, въ свою очередь, вызвало многія полезныя мысли и повело въпослѣдствіи къ многоразличнымъ техническимъ усовершенствованіямъ.

Кромѣ синапскаго сраженія, нѣсколькихъ отдѣльныхъ случаевъ боя съ турками нашихъ черноморскихъ пароходовъ и защиты Севастополя, морская артиллерія дала еще отпоръ врагу на дальнихъ берегахъ Камчатки, въ славномъ петропавловскомъ бою. Равнымъ образомъ, морскія же пушки, на морскихъ станкахъ, стали на первыя береговыя батареи, возведенныя съ необыкновенными усиліями въ амурскомъ лиманѣ. Участіе артиллеріи въ военныхъ дѣйствіяхъ въ Балтійскомъ морѣ ограничилось обороною Свеаборга во время его бомбардированія, и приготовленіями къ защитѣ Кронштадта и Выборга.

Въ теченіи войны 1853—1856 годовъ не было введено въ дѣло никакихъ новыхъ системъ орудій, если не считать совершенно неудавшейся попытки англичанъ употреблять пушки Ланкастера. На нѣкоторыхъ изъ





англійскихъ канонерскихъ лодокъ, дѣйствовавшихъ въ Балтійскомъ морѣ, и на одной изъ англійскихъ батарей подъ Севастополемъ, были употреблены пушки системы Ланкастера, стрѣлявшія продолговатыми снарядами. Орудія эти имѣли эллиптической каналъ, какъ бы скрученный въ отлогій винтъ. Чугунные продолговатые снаряды не выдерживали того напряженія, которое необходимо было для приданія имъ вращательнаго движенія въ такомъ каналѣ, и разбивались, а потому англичане прибѣгли къ изготовленію снарядовъ изъ желѣза. Стоимость такихъ снарядовъ достигла 20—30 фунтовъ стерлинговъ и ихъ было заготовлено немного, а недостатокъ пополнялся сферическими 68-ми фунтовыми ядрами, которыя, при эллиптическомъ каналѣ, дѣйствовали крайне разнообразно. Кромѣ того, съ принятіемъ желѣзныхъ снарядовъ, пушки ланкастерской системы оказались непрочны: два орудія разорвались на батареѣ подъ Севастополемъ. Система эта была построена на невѣрномъ основаніи: въ эллиптическомъ скрученномъ каналѣ всегда слѣдовало ожидать заклиненія снаряда, причемъ, или снарядъ долженъ разбиться, что и случалось съ чугунными снарядами, или—орудіе разорваться, что и оказалось при замѣнѣ чугунныхъ снарядовъ желѣзными.

Такимъ образомъ этотъ опытъ, дорого стоившій англичанамъ, оказался вполне неудачнымъ, и ланкастерскія пушки возвратились въ арсеналы ранѣе окончанія войны.

Изъ исторіи артиллеріи извѣстно, что послѣ боль- Причины изгнан-

шии дѣлѣніи  
усовершенствованіи  
въ артилле-  
ріи.

шихъ войнъ, въ которыхъ принимали участіе большія европейскія государства, проявляется всегда усиленная дѣятельность по части артиллеріи, потому что во время такихъ войнъ обыкновенно происходитъ повѣрка усовершенствованій мирнаго времени, выказываются нужды артиллеріи, являются новыя идеи ея употребленія и возбуждается много новыхъ вопросовъ. Слѣдуя этому общему закону и морская артиллерія, послѣ напряженной дѣятельности въ продолженіи всей восточной войны, занялась, по заключеніи мира, рациональною разработкою весьма многихъ вопросовъ.

Такимъ образомъ боевые опыты, представленные восточною войною, введеніе во всѣхъ флотахъ винтоваго двигателя, въ особенности же результатъ синопскаго боя, усилили значеніе морской артиллеріи до высшей степени и побудили правительства всѣхъ странъ обратить на этотъ предметъ особенное вниманіе.

Нашему черноморскому флоту, славнымъ синопскимъ боемъ, суждено было первому показать на дѣлѣ какое губительное дѣйствіе на деревянныя суда оказываютъ бомбы.

Исходъ синопскаго сраженія произвелъ сильное впечатлѣніе на специалистовъ морскаго дѣла въ Англіи и Франціи. Послѣдняя послала въ Синопъ особую комиссію, для изслѣдованія на мѣстѣ причинъ небывалаго пораженія понесеннаго турками. Донесенія этой комиссіи указывали главную причину пораженія въ томъ, что на русскихъ корабляхъ были бомбовыя



пушки, а у турокъ такихъ пушекъ не было ни на судахъ, ни на береговыхъ батареяхъ. По поводу донесенія этой комисіи французскій генераль Пексанъ, изобрѣтатель бомбовыхъ пушекъ и весьма авторитетное лицо въ морской артиллеріи, писалъ, что «дѣйствіе бомбовыхъ пушекъ, отразившееся въ синопскомъ бою, ясно доказываетъ исходъ будущихъ морскихъ сраженій, если только всѣ флоты введутъ на «своихъ корабляхъ этотъ родъ артиллерійскихъ орудій». Поэтому Пексанъ снова указывалъ на высказанныя имъ въ двадцатыхъ годахъ, при предложеніи бомбовыхъ пушекъ, мысли о необходимости строить, вмѣсто большихъ кораблей, суда умѣренныхъ размѣровъ, которыя вооружать бомбовыми пушками, и о необходимости защищать суда отъ дѣйствія бомбъ желѣзомъ.

Идеи эти, подтвержденныя боевымъ опытомъ, вскорѣ получили осуществленіе въ постройкѣ всѣми флотами паровыхъ фрегатовъ и корветовъ, вмѣсто огромныхъ трехдечныхъ кораблей, и въ начавшейся, почти немедленно послѣ синопскаго боя, постройкѣ судовъ покрытыхъ желѣзомъ, какъ объ этомъ разсказано въ предыдущей главѣ.

Правильное и научное изслѣдованіе вопросовъ о выборѣ наиболѣе пригодныхъ для крѣпостей и флота и достаточно сильныхъ пушекъ, а также необходимые для этого опыты начались у насъ еще въ сороковыхъ годахъ и продолжались безостановочно во все время крымской войны. Вопросы эти разрабатывались особымъ Высочайше утвержденнымъ комитетомъ объ

Определеніе  
наименовъ орудій  
для вѣнтовыхъ  
неброненосныхъ  
судовъ.

улучшеніяхъ въ орудіяхъ артиллеріи сухопутной и морской. Въ 1854 году комитетъ постановилъ принять для флота и для крѣпостей одинаковыя орудія, ограничивъ ихъ двумя калибрами: именно 60-ти и 30-ти фунтовыя. Такая тождественность въ орудіяхъ сухопутной и морской артиллеріи представляла въ военномъ хозяйствѣ государства обстоятельство первостепенной важности, ограниченіе же числа калибровъ устраняло разнообразіе въ матеріальной части на судахъ. По Высочайшемъ утвержденіи упомянутаго рѣшенія комитета, флоту назначено было имѣть 60-ти фунтовыя пушки двухъ номеровъ (вѣсомъ въ 300 и 196 пудовъ), а 30-ти фунтовыя четырехъ номеровъ (вѣсомъ въ 190,—150,—120 и 78 пудовъ). Пушки 60-ти фунтовыя по испытаніи оказались удовлетворительными; пушки же 30-ти фунтоваго калибра не дали на опытахъ хорошихъ результатовъ. По новомъ обсужденіи этого дѣла въ вышеупомянутомъ комитетѣ, рѣшено: вмѣсто 30-ти фунтовыхъ пушекъ, принять 36-ти фунтовыя, которыя представляли преимущества какъ по силѣ дѣйствія, такъ и въ экономическомъ отношеніи, послѣднее—въ виду значительнаго запаса 36-ти фунтовыхъ снарядовъ, особенно въ сухопутной артиллеріи. Это заключеніе комитета Высочайше утверждено въ декабрѣ 1857 года и такимъ образомъ, къ началу 1858 года, окончательно опредѣлилось вооруженіе нашихъ винтовыхъ неброненосныхъ судовъ, а именно: оно должно было состоять изъ пушекъ 60-ти и 36-ти фунтоваго калибра, изъ которыхъ первыя *двухъ* номеровъ (№ 1 — вѣсомъ



300 пудовъ, съ зарядомъ въ 16 фунтовъ, и № 2—вѣсомъ въ 196 пудовъ, съ зарядомъ въ 11 фунтовъ); а вторыя *четыре*хъ номеровъ (№ 1—вѣсомъ въ 196 пудовъ, съ зарядомъ въ 12 фунтовъ; № 2—вѣсомъ въ 160 пудовъ, съ зарядомъ въ 9 фунтовъ; № 3—вѣсомъ 128 пудовъ, съ зарядомъ въ 7 фунтовъ, и № 4—вѣсомъ въ 112 пудовъ, съ зарядомъ въ 6 фунтовъ).

Артиллерія эта, въ отношеніи вѣса орудій и вѣса зарядовъ, отличалась отъ артиллеріи, принятой въ 1848 году, лишь замѣною 68-ми фунтоваго калибра 60-ти фунтовымъ, которая была допущена для того, чтобы имѣть одинаковыя орудія въ морской и сухопутной артиллеріи и чтобы воспользоваться имѣвшимися запасами 1 пудовыхъ бомбъ, заготовленныхъ для 1 пудовыхъ единороговъ, имѣвшихъ тотъ же калибръ какъ и 60-ти фунтовая пушки. Но конструкція новыхъ орудій была основана на новыхъ научныхъ данныхъ, извлеченныхъ изъ опытовъ предыдущаго десятилѣтія.

Новыя пушки готовились: для балтійскаго и черноморскаго флотовъ на олонецкихъ горныхъ заводахъ; для каспійской флотиліи на уральскихъ заводахъ; въ сибирскую же флотилію высылались изъ Кронштадта, кругосвѣтнымъ путемъ на коммерческихъ судахъ. Снаряды отливались на тѣхъ же горныхъ заводахъ и сверхъ того на луганскомъ заводѣ, для черноморскаго флота. Порохъ получался исключительно съ казенныхъ пороховыхъ заводовъ сухопутнаго артиллерійскаго вѣдомства. Станки и вся артиллерійская принадлежность приготавливались въ кронштадтскихъ артиллерійскихъ

Снабженіе вин-  
товыхъ неброне-  
посныхъ судовъ  
новою артиллери-  
ею.

мастерскихъ, для чего эти послѣднія были расширены и снабжены механическими станками и паровою машиною. Отъ частныхъ поставщиковъ получались: пороховые ящики, армякъ для картузовъ, лѣса на станки, матеріалы и инструменты, а также приборы, требовавшіе особенно тщательной отдѣлки.

Одновременно съ введеніемъ новыхъ пушекъ вводились и улучшенія во всей матеріальной части. Такъ, новыя орудія требовали болѣе прочныхъ станковъ и потому, кромѣ улучшеній въ системѣ, на станки начали употреблять болѣе прочные и болѣе дорогіе лѣса: сосна и лиственница замѣнялись дубомъ, орѣхомъ, краснымъ деревомъ и ильмою. Много улучшены прицѣлы, бомбовыя трубки, введены сначала кожаные, а потомъ резиновые ковра вмѣсто деревянныхъ; вытяжныя (воспламеняющіяся отъ тренія) трубки—вмѣсто ударныхъ. Измѣнены правила пробы и приема чугунныхъ орудій, установлено правильное веденіе пушечныхъ формулировъ. Употреблявшіеся для вооруженія гребныхъ судовъ и для десантовъ каронады замѣнены  $\frac{1}{4}$  пудовыми единорогами, имѣвшими значительныя предъ первыми преимущества въ дальности полета снарядовъ, и къ нимъ приняты новые, желѣзные, десантные лафеты, устроенные такъ, что могли ставиться на платформу для вооруженія плюшки и на высокія колеса для дѣйствія на берегу. Введены также картечныя гранаты (шрапнели) для этихъ единороговъ. Устраивались приспособленія для стрѣльбы конгревовыми ракетами со шлюпокъ и судовъ, и вообще сдѣ-



лено очень много разныхъ болѣе или менѣе существенныхъ улучшеній.

Новыя 60-ти и 36-ти фунтовыя орудія ставились на винтовыя суда, вооружавшіяся уже послѣ утвержденья этой артиллеріи; на винтовыхъ же судахъ, вооруженныхъ ранѣе, оставались пушки 68-ми и 30-ти фунтовыя. На колесныхъ пароходахъ были еще 2-хъ пудовыя бомбовыя и 24-хъ фунтовыя пушки. Послѣднія пушки были также и на клиперахъ выстроенныхъ въ Архангельскѣ въ 1856 году.

Въ навигацію 1861 года на боевыхъ судахъ балтійскаго флота состояло орудій:

|                                           |      |
|-------------------------------------------|------|
| 3 пудовыхъ бомбовыхъ.                     | 2(*) |
| 2 — — . . . . .                           | 9    |
| 1 пудовыхъ единороговъ. . . . .           | 4    |
| 68-ми фунтовыхъ. . . . .                  | 193  |
| 60-ти — . . . . .                         | 623  |
| 36-ти — . . . . .                         | 694  |
| 30-ти — . . . . .                         | 313  |
| 24-хъ фунтовыхъ и меньшихъ калибровъ. . . | 226  |
| орудій нарѣзныхъ 8-ми и 4-хъ фунтовыхъ. . | 6    |

Итого 2,070

Если, для сравненія вооруженія судовъ балтійскаго флота въ 1856 и 1861 годахъ, раздѣлить находившіяся

(\*) Эти два орудія были куплены въ Америкѣ, для выстроеннаго тамъ фрегата «Генераль-Адмиралъ» и оставались на этомъ судѣ до конца его службы. Всѣхъ каждого орудія 475 пудовъ, заряда  $16\frac{1}{3}$  фунтовъ, снаряженной бомбы  $122\frac{1}{2}$  фунтовъ.

на нихъ орудія на категоріи, также какъ это было сдѣлано выше, то окажется, что на судахъ находилось:

|                             | Въ 1856 г. | Въ 1861 г. |
|-----------------------------|------------|------------|
| орудій 1 категоріи. . . . . | 1,576      | 1,608      |
| — 2 — . . . . .             | 1,388      | 462        |
| Итого. . . . .              | 2,964      | 2,070      |

Общее число орудій на судахъ балтійскаго флота, какъ видно изъ этого расчета, уменьшилось на 894 пушки. Такое уменьшеніе произошло отъ уничтоженія всѣхъ парусныхъ, многопушечныхъ кораблей (кромя корабля «Прохоръ», дослуживавшаго въ 1861 году свой послѣдній годъ въ качествѣ учебно-артиллерійскаго судна), и замѣны ихъ паровыми фрегатами, корветами и клиперами, имѣвшими гораздо меньшее число, но зато болѣе сильныхъ, пушекъ.

Нѣкоторое понятіе о приростѣ силы артиллерійскаго огня за это время можно получить изъ сравненія количества выбрасываемаго металла и количества пороха, приходившагося среднимъ числомъ на каждое орудіе въ 1856 и 1861 годахъ.

|                                                                                                 | Въ 1856 г. | Въ 1861 г. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Всѣ вышеозначенныя орудія, находившіяся на судахъ, однимъ залпомъ выбросили бы металла. . . . . | 2,889 п.   | 2,505 п.   |

|                                          |       |                     |
|------------------------------------------|-------|---------------------|
| Среднимъ числомъ на одно орудіе. . . . . | 39 ф. | 48 $\frac{1}{2}$ ф. |
|------------------------------------------|-------|---------------------|

|                                                  |        |        |
|--------------------------------------------------|--------|--------|
| Для этого залпа потребовалось бы пороха. . . . . | 545 п. | 486 п. |
|--------------------------------------------------|--------|--------|



Среднимъ числомъ на одно  
орудіе . . . . . 7,36 ф. 9,41 ф.

Такимъ образомъ въ теченіи пяти лѣтъ, съ 1856 по 1861 годъ, выведенный изъ вышеозначеннаго залпа средній вѣсъ снаряда возросъ на  $9\frac{1}{2}$  фунтовъ, а средній вѣсъ заряда на 2 фунта пороха.

Однако работы всѣхъ державъ по части артиллеріи не ограничивались такими улучшеніями въ прежнихъ образцахъ орудій. Артиллерія въ тоже время старалась отыскать совершенно новыя пути для своего дальнѣйшаго развитія, и положеніе дѣлъ было до такой степени серьезно, что морскимъ артиллеристамъ нужно было приложить всю свою энергію и изобрѣтательность, чтобы не остаться побѣжденными новыми открытіями по части судостроенія.

Попытки иностранныхъ государствъ къ усовершенствованію артиллеріи, вызванныя появленіемъ броненосцевъ.

Уже въ крымскую войну, употребленіе въ большихъ размѣрахъ наръзныхъ ружей поставило полевую артиллерію въ весьма затруднительное положеніе и побудило артиллеристовъ и техниковъ съ особою энергіею заняться примѣненіемъ основаній устройства ручнаго наръзнаго оружія къ орудіямъ полевой артиллеріи, съ цѣлью придать имъ дальность и мѣткость преобладающія надъ наръзными ружьями. Не вдаваясь въ историческія подробности разработки системъ и введенія новыхъ пушекъ, замѣтимъ только, что въ австрійскую кампанію 1859 года французская армія уже имѣла нѣсколько батарей изъ наръзныхъ, заряжаемыхъ съ дула, мѣдныхъ пушекъ, оказавшихъ поражающее дѣйствіе. Въ Англіи, извѣстный Армстронгъ началъ

готовить въ томъ же 1859 году наръзныя желѣзныя пушки, заряжаемыя съ казенной части, по изобрѣтенной имъ системѣ. Пушки эти дали удивительные результаты въ отношеніи дальности и мѣткости стрѣльбы. Успѣхъ, достигнутый съ наръзными орудіями малыхъ калибровъ, внушилъ смѣлость идти далѣе. Армстронгъ началъ готовить наръзныя пушки и для флота 40 и даже 100 фунтоваго калибра, заряжаемыя съ казенной части по той же системѣ какъ и полевая, но система эта вскорѣ оказалась непригодною, вслѣдствіе непрочности запирающаго механизма. Во французской морской артиллеріи признали возможнымъ имѣвшіеся чугуныя пушки обращать въ наръзныя, заряжающіяся съ казенной части, по системѣ Трель-де-Болье, съ винтовымъ замкомъ. Пруссія, имѣя у себя единственный въ то время сталелитейный заводъ Круппа, который началъ изготовлять для пробы гладкостѣнные стальные пушки еще въ сороковыхъ годахъ, приступила къ пробѣ стальныхъ пушекъ. За нею послѣдовали и другія государства Германіи. Въ Пруссіи, для полевой артиллеріи, рѣшились принять стальные наръзныя пушки, заряжаемыя съ казенной части по системѣ Варендорфа. Италія производила изслѣдованія надъ чугуными наръзными орудіями системы Кавалли, и орудія этой системы были употреблены съ нѣкоторымъ успѣхомъ при защитѣ Гаэтты. Американцы также не отставали отъ другихъ въ рѣшеніи артиллерійскихъ вопросовъ, стремясь создать прочныя гладкостѣнные пушки большихъ калибровъ. Въ Америкѣ производили



опыты надъ отливкою орудій, по предложенному Родманомъ способу, съ готовымъ каналомъ и съ охлажденіемъ изнутри, чѣмъ и достигли въ чугунныхъ орудіяхъ небывалой дотолѣ прочности. У нихъ явились орудія новыхъ чертежей: колумбіяды, дальгреневскія пушки 11 и 13 дюймаго калибра. Но всѣ упомянутыя орудія, обладая значительно большею чѣмъ прежнія мѣткостью и силою удара и удовлетворяя нѣкоторымъ специальнымъ цѣлямъ, какъ напримѣръ полевыя пушки, оказывались крайне слабыми для дѣйствія по броненоснымъ судамъ; а между тѣмъ удачное испытаніе въ морѣ первыхъ броненосцевъ: французскаго—*«La Gloire»* и англійскаго—*«Warrior»*, доказало возможность покрывать не только батареи, но и морскія суда толстою желѣзною броней. Такимъ образомъ, главною заботою морскихъ артиллеристовъ становилось приготовленіе такихъ пушекъ, которыя могли бы пробивать или разбивать бронированныя суда.

Междоусобная война въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, вспыхнувшая въ 1861 году, вызвала на путь совершенствованія артиллеріи всю энергію американскихъ техниковъ. Тамъ вскорѣ появились броненосныя суда и на нихъ гладкостѣнные, отлитыя по системѣ Родмана, пушки 11-ти, 13-ти и 15-ти дюймаго калибра, а также чугуныя, скрѣпленныя, на рѣзные пушки системы Паррота, достигавшія даже 200 фунтоваго, т. е. 8-ми дюймаго калибра. Изъ этихъ орудій, 15-ти дюймовыя пушки оказались дѣйствительно достаточно грозными для броненосцевъ южанъ,

но пушки эти, вслѣдствіе слишкомъ большаго ихъ вѣса, около 1,200 пудовъ, могли служить только для вооруженія башенныхъ судовъ и береговыхъ батарей.

Еще нѣсколько ранѣе, въ 1861 году, Армстронгъ, видя совершенную безуспѣшность дѣйствія противъ брони своихъ, заряжающихся съ казенной части, орудій, проектировалъ и изготовилъ желѣзное, заряжаемое съ дула, гладкостѣнное орудіе, которое выдерживало зарядъ въ 50 фунтовъ пороха и, стрѣляя сферическимъ ядромъ въ 150 фунтовъ вѣсомъ, произвело самое разрушительное, уничтожающее дѣйствіе на покрытый  $4\frac{1}{2}$  дюймовою бронею щитъ, остававшійся дотолѣ невредимымъ при стрѣльбѣ въ него изъ разныхъ наръзныхъ и гладкостѣнныхъ орудій. Достигнувъ этого результата, англичане совсѣмъ оставили заряжаемые съ казенной части орудія большихъ калибровъ, не смотря на то, что заготовленіе ихъ стоило уже много милліоновъ, и занялись исключительно изслѣдованіями надъ желѣзными, заряжаемыми съ дула пушками, наръзанными по разнымъ системамъ. Французы, съ своей стороны, не отказываясь отъ идеи достигнуть тѣхъ же результатовъ отъ чугунныхъ, скрѣпленныхъ кольцами пушекъ, продолжали изслѣдованія надъ орудіями этого рода.

Изслѣдованія  
и опыты надъ  
наръзными ору-  
діями въ нашей  
морской артилле-  
ріи.

Въ теченіи всей этой усиленной дѣятельности по части артиллеріи за границую, наше морское вѣдомство, чрезъ постоянныхъ своихъ агентовъ и командированныхъ офицеровъ, близко и внимательно слѣдило за всѣмъ, что дѣлалось новаго въ другихъ государствахъ,



за всѣми результатами борьбы между артиллеріею и кораблестроеніемъ, и съ неменьшею энергіею занималось изслѣдованіями нарѣзныхъ орудій. Простой перечень производившихся за это время опытовъ указываетъ, что относящимся къ артиллеріи вопросамъ придавалось у насъ весьма важное значеніе и изслѣдованіе ихъ шло безостановочно.

Въ 1858 году произведенъ первый опытъ надъ 60-ти фунтовою чугуною пушкою, въ которой былъ высверленъ каналъ 30-ти фунтоваго калибра (6,45 д.) и въ немъ сдѣланы, на ижорскомъ заводѣ, два нарѣза для стрѣльбы продолговатыми снарядами, въ 60 фунтовъ вѣсомъ, съ двумя чугунными на нихъ выступами. Изъ этого орудія стрѣляли зарядами въ  $8\frac{1}{2}$  фунтовъ пороха. Оно разорвалось на 108 выстрѣлъ, отъ заклиненія снаряда въ каналѣ.

Въ 1859 году была испытана другая, такая же пушка, но въ ней было сдѣлано уже четыре нарѣза и на снарядахъ по 8-ми цинковыхъ выступовъ. Орудіе это разорвалось на 345 выстрѣлъ.

Въ 1860 и 1861 годахъ произведенъ рядъ опытовъ надъ нарѣзными орудіями, пріобрѣтенными заграницею, а именно:

а) Надъ 4-хъ дюймовою нарѣзною пушкою системы Армстронга, приготовленною въ Америкѣ. Орудіе это стрѣляло снарядами съ свинцовыми кольцами, вѣсомъ въ 32 фунта, зарядомъ въ 4 фунта пороха. Выдержавъ 18 выстрѣловъ, оно потребовало исправленія. Послѣ этого было сдѣлано еще 83 выстрѣла, причемъ

треснула выемная часть, запирающая каналъ сзади, и опыты прекращены. Придѣланныя къ снарядамъ кольца срывались, а потому мѣткость оказалась не-удовлетворительною.

б) Надѣ чугуною 6,4 дюймоваго калибра пушкою, заряжающеюся съ дула. Орудіе изготовлено также въ Америкѣ, по образцу испытывавшихся тамъ пушекъ. Оно имѣло *пять* широкихъ нарезовъ и стрѣляло снарядами вѣсомъ въ  $60\frac{1}{2}$  фунтовъ, съ придѣланными къ дну желѣзными поддонами, которыя, расширяясь отъ давленія пороховыхъ газовъ, входили въ нарезы и тѣмъ сообщали вращательное движеніе снаряду. Зарядъ употреблялся въ 6 фунтовъ. Изъ пушки этой сдѣлано всего 45 выстрѣловъ.

в) Надѣ 6-ти дюймовою чугуною пушкою, отливою въ Ливерпуль и скрѣпленную стальными кольцами. Орудіе это заряжалось съ казенной части, запиравшейся особаго рода винтовымъ казенникомъ. Въ каналѣ сдѣлано *семь* нарезовъ. Къ снарядамъ придѣланы свинцовые поддоны, съ деревянными кружками, расширявшіеся отъ давленія газовъ. Вѣсъ снаряда 62 фунта, заряда 6 фунтовъ. Изъ орудія сдѣлано 16 выстрѣловъ въ Англіи и 9 въ Петербургѣ. При послѣднемъ выстрѣлѣ лопнуло одно изъ скрѣпляющихъ колецъ и въ самомъ орудіи обнаружены трещины.

г) Надѣ  $6\frac{1}{4}$  дюймовою желѣзною нарежною пушкою, изготовленною въ Англіи. Она заряжалась съ казенной части посредствомъ стального эксцентрическаго казенника, имѣла 40 нарезовъ, стрѣляла снарядомъ



въ 124 фунта съ свинцовыми кольцами и зарядомъ въ 12 фунтовъ пороха. На третьемъ выстрѣлѣ, оторвалась казенная часть орудія, вмѣстѣ съ ввинченнымъ въ ней казенникомъ.

д) Надъ 3-хъ дюймовою нарезною пушкою системы Армстронга, приготовленною въ Англіи по образцу восьми орудій, купленныхъ тамъ для клипера «Гайдамакъ» и лодки «Моржъ». Орудіе имѣло 33 нареза, стрѣляло зарядомъ въ 2 фунта пороха и снарядами въ 15 фунтовъ. Выемная часть, запирающая каналъ, вслѣдствіе прорыва газовъ въ мѣстѣ соединенія ея съ каналомъ, повреждалась очень часто. Произведено всего 71 выстрѣлъ и при этомъ пришлось перемѣнить *четыре* выемныхъ части.

е) Надъ 6-ти дюймовою чугунною пушкою, скрѣпленною въ казенной части двумя желѣзными цилиндрами. Орудіе изготовлено въ Англіи, имѣло *шесть* нарезовъ въ формѣ зубцовъ храпового колеса. Снаряды въсомъ въ 62 фунта, съ свинцовой оболочкой расширяющеюся отъ дѣйствія газовъ, зарядъ 6 фунтовъ. Мѣткость и дальность оказались далеко неудовлетворяющими условіямъ, требующимся отъ нарезныхъ пушекъ.

Кромѣ испытанія этихъ выписанныхъ изъ заграницы пушекъ, производились еще опыты надъ слѣдующими орудіями, приготовленными въ Россіи:

а) Надъ 1½ дюймовою желѣзною пушкою, системы Витворта, изготовленною на кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ. Въсѣ орудія 7½ пудовъ, снаряда 2

фунта 37 золотниковъ, заряда — 38 золотниковъ. При третьемъ выстрѣлѣ оторвало казенникъ.

б) Надъ 30-ти фунтовою мѣдною наръзною пушкою, заряжающеюся съ дула, изготовленною въ с.-петербургскомъ арсеналѣ. Орудіе имѣло 6 наръзовъ французской системы, стрѣляло снарядами съ цинковыми выступами, вѣсомъ въ 70 фунтовъ, при зарядѣ въ 10 фунтовъ. Сдѣлано 30 выстрѣловъ. Опыты прекращены, такъ какъ 30-ти фунтовый калибръ признанъ непригоднымъ ни для морской, ни для сухопутной артиллеріи.

в) Надъ 30-ти фунтовою чугуною пушкою, обращенною въ наръзную изъ имѣвшихся у насъ 30-ти фунтовыхъ № 1 пушекъ. Орудіе имѣло 8 наръзовъ, въ формѣ зубцовъ храповаго колеса, и выдержало, безъ особыхъ поврежденій, 459 выстрѣловъ, снарядомъ въ 69 фунтовъ и зарядомъ въ  $6\frac{1}{4}$  фунта.

г) Надъ 4-хъ дюймовымъ желѣзнымъ орудіемъ, изготовленнымъ на кронштадтскомъ паровомъ заводѣ, по предложенію и подъ наблюденіемъ иностранца Маркезіо. Орудіе это было въ сущности того же типа, какъ и орудія Армстронга, но съ измѣненіями въ системѣ заряжанія съ казенной части. Пушку эту разорвало при первомъ выстрѣлѣ, зарядомъ въ 4 фунта и снарядомъ въ 32 фунта, вслѣдствіе неудовлетворительнаго изготовленія.

Сухопутнымъ артиллерійскимъ вѣдомствомъ въ то же время производились опыты надъ полевыми пушками разныхъ системъ, какъ то: Шаррена, Джемса, Тимерганса и надъ орудіями французскаго образца. Эти послѣднія послужили основаніемъ къ введенію въ



нашей полевой артиллеріи мѣдныхъ, заряжаемыхъ съ дула пушекъ 8-ми и 4-хъ фунтоваго калибра, къ которымъ были приняты снаряды съ цинковыми высту-  
пами. Приготовленіе такихъ орудій было тогда же установлено въ с.-петербургскомъ арсеналѣ. Въ виду  
вполнѣ хорошихъ результатовъ, достигнутыхъ сухо-  
путною артиллеріею съ означенными 8-ми и 4-хъ фун-  
товыми пушками, такія же орудія, съ нѣкоторыми  
впрочемъ существенными измѣненіями въ конструк-  
ціи, рѣшено было принять и для флота, чтобы воору-  
жать ими гребныя суда и ставить на клипера, какъ  
дополнительное вооруженіе. Первыя, отпущенныя на  
суда въ 1860 году, двѣ 8-ми фунтовыя нарѣзныя пушки  
взяты отъ сухопутной артиллеріи и были пригото-  
влены по сухопутному чертежу. Для того, чтобы го-  
товить такія пушки по чертежу, утвержденному для  
морскаго вѣдомства, было предназначено отливать бол-  
ванки въ сухопутномъ арсеналѣ; для отдѣлки же и  
нарѣзки ихъ была устроена въ артиллерійскихъ ма-  
стерскихъ кронштадтскаго порта специальная мастер-  
ская. Мастерская эта была снабжена необходимыми  
для означенныхъ работъ станками и открыла свои  
дѣйствія въ 1861 году, нарѣзкою двухъ 12-ти фунто-  
выхъ пушекъ, весьма удачно. Затѣмъ въ ней нарѣзаны,  
въ томъ же году, двѣ 30-ти фунтовыя чугуныя пушки  
и одна желѣзная пушка изъ числа изготовлявшихся  
на кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ, а также на-  
чата нарѣзка и отдѣлка 8-ми и 4-хъ фунтовыхъ мѣд-  
ныхъ пушекъ принятаго для флота образца.

Испытаніе ору-  
дій изъ литой  
стали.

Въ ряду различныхъ опытовъ, производившихся въ описываемое время, особаго вниманія заслуживали испытанія орудій изъ литой стали. Первыя свѣдѣнія объ издѣліяхъ изъ этой стали прусскаго заводчика Круппа, бывшихъ на лондонской всемірной выставкѣ 1852 года, а также и о томъ, что въ Пруссіи испытана въ 1849 году 3-хъ фунтовая стальная пушка Круппа, были получены у насъ въ томъ же 1852 году; но полныя свѣдѣнія какъ объ испытаніи упомянутой пушки, такъ и объ опытахъ надъ 12-ти фунтовою стальною пушкою, произведенныхъ брауншвейгскимъ правительствомъ, а также результаты изслѣдованій надъ вязкостью стали, произведенныхъ въ Баваріи, собраны только въ 1855 году. На основаніи этихъ свѣдѣній и съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго въ томъ же году, заводу Круппа были заказаны двѣ гладкостѣнныя пушки, одна 12-ти и одна 60-ти фунтоваго калибра. Первая выдержала 4,025 боевыхъ выстрѣловъ, получивъ при этомъ самыя ничтожныя поврежденія, вторая 1000 выстрѣловъ зарядомъ въ 18 и снарядомъ въ 63 фунта.

Около того же времени, когда производились эти опыты, нашему соотечественнику, полковнику горныхъ инженеровъ Обухову, удалось достигнуть при изготовленія литой стали хорошихъ качествъ въ значительныхъ количествахъ, и изготовленная имъ на златоустовскомъ заводѣ пробная 12-ти фунтовая пушка, испытанная сухопутнымъ вѣдомствомъ въ концѣ 1860 и въ началѣ 1861 года, выдержала точно такое же



испытаніе какъ и 12-ти фунтовая крупшовская пушка и также удовлетворительно. Вслѣдствіе такого результата, Обухову было тогда же заказано морскимъ вѣдомствомъ для опытовъ одно 5-ти дюймовое и два 6-ти дюймовыхъ стальныхъ орудія, которыя предполагалось наръзать и приспособить къ заряджанію съ казенной части, по системѣ Варендорфа, въ Петербургѣ.

Однако всѣ производившіеся у насъ опыты нисколько не подвигали впередъ составлявшаго главную заботу морскаго вѣдомства дѣла, — отысканія такого орудія, которое было бы достаточно сильно для пробиванія броненосныхъ судовъ и пригодно для постановки на суда флота. Хотя и у иностранцевъ морская артиллерія находилась также въ неудовлетворительномъ состояніи, но все же, какъ на англійскомъ, такъ и на французскомъ флотахъ начинали уже появляться наръзные орудія 6-ти и 7-ми дюймаго калибра; нашъ же флотъ не имѣлъ ничего лучшаго 60-ти фунтовыхъ пушекъ, значеніе которыхъ умалялось день ото дня. Кромѣ этого, весьма важное преимущество иностранцевъ предъ нами состояло въ томъ, что всѣ вновь изобрѣтавшіеся болѣе сильныя пушки они готовили на своихъ собственныхъ заводахъ; наши же техническія заведенія были не въ силахъ не только соперничать съ иностранными заводами въ изобрѣтеніяхъ, но даже слѣпо подражать имъ. Попытка приготовить на Уралѣ желѣзное орудіе по способу Армстронга окончилась неудачею. Княземихайловская фабрика въ Зла-

тоусть, на которой готовились стальные пушки Обухова, была мала и не имѣла средствъ для надлежащей проковки и отдѣлки орудій. Чугунно-пушечные заводы, хотя и имѣли средства готовить хорошія чугуныя, гладкостѣнные пушки, но чугунъ, какъ указывали опыты, не могъ служить для выдѣлки прочныхъ на рѣзныхъ пушекъ, безъ скрѣпленія его желѣзомъ или сталью, а для этого не было на заводахъ никакихъ приспособленій. Арсеналы сухопутнаго артиллерійскаго вѣдомства направляли свою дѣятельность на приготовленіе полевыхъ орудій.

Учрежденіе комитета подъ предсѣдательствомъ графа Пугачина.

Такое положеніе дѣла, вмѣстѣ съ чрезвычайно неопредѣленными результатами, получавшимися отъ производимыхъ опытовъ, привели морское вѣдомство къ убѣжденію, что идти далѣе все тѣмъ же медленнымъ путемъ, въ столь важномъ дѣлѣ, никакъ нельзя; иначе, можетъ повториться то положеніе, въ которомъ мы начали крымскую войну, когда у насъ не было ни винтовыхъ судовъ, ни на рѣзныхъ ружей, а наши противники имѣли и то и другое. Морское министерство полагало, что нерѣшительность и какъ бы робость дѣйствій въ выборѣ матеріала для будущихъ орудій и въ созданіи заводовъ для ихъ приготовленія, происходитъ отъ того, что инициатива и исполненіе всѣхъ необходимыхъ въ этомъ дѣлѣ мѣръ раздѣлены между тремя вѣдомствами, независимыми другъ отъ друга: военнымъ, обращающимъ преимущественное вниманіе на орудія полевые; морскимъ, требующимъ орудія большихъ калибровъ, и горнымъ, неимѣющимъ въ са-



момъ себѣ достаточныхъ побужденій заботиться о созиданіи новыхъ средствъ для надобностей другихъ вѣдомствъ.

При такихъ обстоятельствахъ, Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, въ августѣ 1861 года, представилъ на воззрѣніе Государя Императора о необходимости энергически двинуть впередъ столь важное и нетерпящее болѣе отлагательства дѣло выдѣлки большекалиберныхъ орудій въ Россіи, образовавъ, для приданія должнаго единства дѣйствіямъ различныхъ вѣдомствъ, особый комитетъ. На обязанность этого комитета возлагалось обсудить въ самомъ непродолжительномъ времени: 1) сущность требованій морскаго и военнаго вѣдомствъ по количеству, качеству и роду требуемыхъ для артиллеріи орудій, а для кораблестроенія брони; 2) могутъ ли существующіе заводы удовлетворить этимъ требованіямъ и какія въ этомъ случаѣ необходимо сдѣлать въ нихъ приспособленія, для успѣшнаго и скорѣйшаго удовлетворенія этихъ требованій; 3) если существующіе заводы недостаточны, или неспособны выполнить это назначеніе, то въ какихъ мѣстностяхъ и въ какомъ объемѣ и числѣ должны быть сооружены новые заводы; 4) есть ли возможность и представляются ли достаточныя основанія передѣлать часть существующей артиллеріи въ наръзную, скрѣпленную стальными кольцами, какъ то дѣлаютъ французы. Затѣмъ на комитетъ возлагалось, по обсужденіи этихъ и другихъ подобныхъ имъ вопросовъ, начертать подробный планъ послѣдователь-

ныхъ дѣйствій, съ тѣмъ, чтобы можно было немедленно приступить къ его выполнению.

Заключеніе ко-  
митета.

Учрежденный вслѣдствіе этого, подъ предсѣдательствомъ адмирала графа Путятина, комитетъ изъ представителей отъ морскаго, военнаго и горнаго вѣдомствъ пришелъ по части артиллеріи къ слѣдующимъ заключеніямъ:

Орудія большихъ калибровъ какой бы ни было системы, способныя выдерживать стрѣльбу такими зарядами, какіе требуются для пробиванія брони, могутъ быть изготовляемы изъ желѣза или литой стали. Такъ какъ выдѣлка желѣзныхъ орудій представляетъ такія трудности, что даже въ Англіи существуетъ только одинъ заводъ Армстронга, удовлетворительно изготовляющій желѣзныя пушки, то намъ слѣдуетъ остановиться на выдѣлкѣ стальныхъ орудій, тѣмъ болѣе, что изобрѣтенный Обуховымъ и уже практикующійся на княземихайловской фабрикѣ въ Златоустѣ способъ литья стали даетъ надежду на осуществленіе предположенія комитета, не прибѣгая къ иностранцамъ. Комитетъ не отвергалъ возможности приготовленія бронепробивающихъ орудій и изъ чугуна, отливая ихъ по американскому способу Родмана, съ охлажденіемъ изнутри, и предлагалъ продолжать надъ ними опыты. Равнымъ образомъ онъ указывалъ на пользу продолженія испытанія старыхъ 24-хъ фунтовыхъ чугунныхъ пушекъ, обращенныхъ въ наръзныя и скрѣпленныя желѣзомъ, съ цѣлью воспользоваться старыми запасами этихъ орудій, для временнаго усиленія судо-



вой артиллеріи; но въ виду несомнѣнныхъ преимуществъ, представляемыхъ литою сталью предъ чугуномъ, считалъ необходимымъ немедленно приступить къ устройству завода, для приготовленія орудій большихъ калибровъ изъ стали Обухова, расположивъ его около Петербурга, какъ пункта близкаго къ средоточію флота, для котораго требовались пушки, такъ и въ виду удобствъ доставки сюда изъ заграницы нужныхъ для завода механизмовъ и станковъ.

Чтобы не откладывать столь важнаго для обезпеченія обороны государства дѣла, требующаго немедленнаго осуществленія, комитетъ тогда же вошелъ въ предварительныя соглашенія съ коллежскимъ совѣтникомъ Путиловымъ (съ которымъ Обуховъ, имѣвшій 10 лѣтнюю привилегію, заключилъ договоръ—не вводить нигдѣ производства стали безъ его участія) и призналъ возможнымъ предоставить Путилову устройство завода и приготовленіе стальныхъ орудій, съ ручательствомъ полковника Обухова за техническую часть операціи.

Этимъ рѣшеніемъ комитета было брошено сѣмя, изъ котораго выросъ впоследствии обуховскій сталелитейный заводъ, давшій нашему флоту нарѣзную артиллерію, составляющую нынѣшнее вооруженіе судовъ.

Между тѣмъ, согласно вышеприведенному рѣшенію комитета графа Путитина, произведенъ былъ рядъ опытовъ надъ 24-хъ фунтовыми чугунными пушками чертежа 1833 года, съ цѣлью выяснить, нельзя ли будетъ орудія эти, имѣвшіяся у насъ въ большомъ

Продолженіе  
опытовъ надъ на-  
рѣзными пуш-  
ками.

количество, обратить въ наръзныя, и ставить на суда въ видъ временнаго вооруженія.

Испытаны были:

а) 24-хъ фунтовая пушка, наръзанная по французской системѣ, заряжающаяся съ дула и стрѣлявшая зарядомъ въ 5 и снарядомъ въ 60 фунтовъ. Она разорвалась, выдержавъ 267 выстрѣловъ.

б) 24-хъ фунтовая пушка, обращенная въ наръзную по той же системѣ какъ и предыдущая, но скрѣпленная въ казенной части кольцами, въ два ряда: нижній рядъ стальной, верхній желѣзный. Орудіе это разорвалось на 15 выстрѣлъ, зарядомъ въ 10 и снарядомъ въ 90 фунтовъ.

в) 24-хъ фунтовая пушка наръзанная, по той же системѣ и скрѣпленная въ казенной части навитою желѣзною проволокою. Орудіе было приготовлено и испытано на олонеккомъ заводѣ и разорвалось на 2-мъ выстрѣлѣ.

г) 24-хъ фунтовая пушка, обращенная въ заряжающуюся съ казенной части по системѣ Варендорфа и наръзанная по прусской системѣ. Она стрѣляла снарядами со свинцовой оболочкою вѣсомъ 65 фунтовъ и зарядомъ въ 5 и 6 фунтовъ пороха. Орудіе осталось цѣлымъ послѣ 500 выстрѣловъ, выказавъ весьма удовлетворительную дальность и мѣткость, но дѣйствіе его противъ брони, какъ и слѣдовало ожидать, было ничтожно.

Произведены также опыты надъ 12-ти фунтовою стальною пушкою Обухова, отливою на княземихай-



ловской фабрикѣ и отдѣланною въ Кронштадтѣ. Орудіе это разорвалось на 155 выстрѣлъ, при зарядѣ въ  $7\frac{1}{2}$  и снарядѣ въ 51 фунтъ. Разрывъ отнесенъ частию къ неудовлетворительности системы наръзовъ, частию къ неудовлетворительной проковкѣ. Испытана также одна изъ заказанныхъ Обухову въ 1860 году пушекъ, присланная съ княземихайловской фабрики въ видѣ прокованной болванки. Болванка эта была обращена въ заряжающуюся съ дула  $4\frac{1}{2}$  дюймовую пушку, съ развѣтвляющимися наръзами. Она стрѣляла зарядами въ 5 и 6 фунтовъ и снарядами въ 30 фунтовъ, и разорвалась на 511 выстрѣлъ. Разрывъ произошелъ вслѣдствіе заклиненія снаряда.

Такимъ образомъ, продолжавшіеся надъ орудіями малыхъ калибровъ опыты не давали никакихъ положительныхъ результатовъ. Когда въ 1863 году, по случаю натянутыхъ нашихъ отношеній къ западнымъ державамъ, мы послали въ Атлантическій океанъ эскадру винтовыхъ судовъ, эскадра эта безъ затрудненій была снабжена гладкостѣнною артиллеріею, нисколько не уступающею той, какую могли бы встрѣтить наши суда на океанскихъ крейсерахъ своихъ противниковъ; но мы не имѣли въ складахъ ни одного орудія, способнаго бороться съ броненосцами, а между тѣмъ послѣдніе могли явиться въ слѣдующемъ году подъ стѣнами Кронштадта.

Учрежденный по Высочайшему повелѣнію комитетъ, подъ предсѣдательствомъ генераль-адъютанта Крыжановскаго, для обсужденія мѣръ, необходимыхъ для

Результаты комитета, учрежденнаго для приведенія Кронштадта въ оборонитель-

ное положеніе.

приведенія Кронштадта въ оборонительное положеніе, пришелъ къ заключенію, что для вооруженія кронштадтскихъ укрѣпленій и броненосныхъ судовъ необходимы орудія самыхъ большихъ калибровъ. Разсуждая о родѣ такихъ орудій, комитетъ принялъ во вниманіе, что Крупномъ отлито и доставлено уже въ С.-Петербургъ 9-ти дюймовое наръзное орудіе въ 460 пудовъ вѣсомъ, которое, хотя еще не испытано, но, судя по результатамъ испытанія 60-ти фунтовой гладкостѣнной крупновской пушки, выдержавшей безъ поврежденій 1,000 выстрѣловъ, представляетъ ручательство въ томъ, что оно соотвѣтствуетъ своему назначенію. Сознавая, что при тогдашнемъ натянутомъ нашемъ положеніи въ отношеніи западныхъ державъ, необходимо во что бы то ни стало остановиться на какомъ нибудь орудіи, не прибѣгая къ дальнѣйшимъ опытамъ, комитетъ положилъ немедленно дать нарядъ Крупну на отливку болванокъ, по образцу упомянутаго 9-ти дюймаго орудія, съ тѣмъ, чтобы по испытаніи его можно было приступить къ выверливанію и наръзкѣ этихъ болванокъ.

Первый заказъ  
орудій заводу  
Крупна.

Признавъ литую сталь лучшимъ металломъ для выдѣлки пушекъ, способныхъ выдерживать чрезвычайныя напряженія, развиваемыя огромными зарядами пороха, и не находя возможнымъ ожидать ни установленія сталелитейнаго производства на казенныхъ горныхъ заводахъ, ни постройки обуховскаго завода, находившагося еще въ зародышѣ, морское вѣдомство рѣшилось, по примѣру сухопутнаго, обратиться съ



заказомъ стальныхъ орудій къ заводу Круппа. Но сознавая всѣ невыгоды и неудобства приготовленія орудій на иностранномъ заводѣ, какъ въ политическомъ, такъ и въ финансовомъ отношеніяхъ, морское вѣдомство ограничило нарядъ Круппу размѣромъ крайней необходимости. Орудія были заказаны заряжающимися съ дула и ненарѣзанными, съ тѣмъ, чтобы нарѣзку ихъ произвести впоследствии по избраніи системы, нарѣзовъ. Въ виду этого представлялась настоятельная надобность снѣшить, сколько возможно, опытами, и потому немедленно было приступлено къ испытанію вышеупомянутаго 9-ти дюймоваго крупновскаго орудія, нарѣзаннаго по развѣтвляющейся системѣ. Стрѣльба была произведена въ срубъ, покрытый  $4\frac{1}{2}$  дюймовыми желѣзными плитами, снарядами чугунными и стальными, вѣсомъ въ 300 фунтовъ, и зарядами въ 50 и 60 фунтовъ призматическаго пороха. Результаты этой стрѣльбы указали, что 9-ти дюймовыя пушки могутъ наносить броненоснымъ судамъ весьма существенныя поврежденія, на разстояніяхъ даже до 600 сажень. Но орудіе это при 66 выстрѣлѣ разорвалось на куски. Причиною разрыва признано несовершенство конструкціи снарядовъ съ цинковыми выступами, при которыхъ возможно заклиненіе снарядовъ въ каналъ. Тогда признано необходимымъ произвести новые опыты надъ стальнымъ орудіемъ большаго калибра, нарѣзаннымъ по развѣтвляющейся системѣ; снаряды же къ нему приготовить не съ цинковыми, а съ мѣдными выступами, расположивъ ихъ такъ, чтобы кромѣ

выступовъ, входящихъ въ нарѣзы и придающихъ вращательное движеніе снаряду, были еще другіе выступы, прилегающіе къ стѣнкамъ канала, между нарѣзами, и препятствующіе колебательнымъ движеніямъ снаряда въ каналѣ.

Стрѣльба изъ разорвавшагося 9-ти дюймоваго орудія показала между прочимъ, что вѣсъ его, въ 460 пудовъ, малъ для стрѣльбы снарядомъ въ 300 фунтовъ: такой вѣсъ производитъ на станокъ чрезвычайно разрушительное дѣйствіе, для уменьшенія котораго необходимо увеличить вѣсъ орудія до 750 пудовъ. Но такъ какъ Крупшъ, не смотря на громадныя техническія средства своего завода, не брался изготавить цѣльное стальное орудіе такого вѣса, то рѣшено было въ заказанныхъ ему болванкахъ, вѣсомъ въ 460 пудовъ, дѣлать каналы не 9-ти, а 8-ми дюймоваго калибра; для увеличенія же вѣса 9-ти дюймовыхъ пушекъ, сдѣланныхъ изъ тѣхъ же болванокъ, надѣвать на нихъ чугунныя оболочки. Такимъ образомъ выяснились типы орудій, назначавшихся для вооруженія строившихся броненосцевъ, и Крупшу было заказано 24-ре 9-ти дюймовыя пушки съ чугунными оболочками, для мониторовъ, и 68-мь 8-ми дюймовыхъ орудій, для бортовыхъ броненосцевъ. Впоследствии число 8-ми дюймовыхъ пушекъ уменьшено до 58.

Устройство на-  
рѣзательной мас-  
терской.

При заказѣ этихъ орудій предполагалось первоначально и нарѣзку ихъ произвести на томъ же заводѣ Крупша, но Крупшъ уклонился отъ этого, а потому, по обсужденіи разныхъ предложеній о томъ, гдѣ слѣ-



дуетъ наръзать заказанныя пушки, признано было за лучшее устроить свою наръзательную мастерскую на ижорскихъ заводахъ, гдѣ оказалось свободное помѣщеніе. Немедленно было приступлено къ устройству такой мастерской и къ снабженію ея станками для наръзки и отдѣлки орудій заряжаемыхъ съ дула. Поставлено шесть наръзательныхъ станковъ, заготовлены всѣ необходимые рабочіе и повѣрочные инструменты, обучены этой новой работѣ въ сухопутномъ арсеналѣ, гдѣ производилась наръзка орудій по развѣтвляющейся системѣ, мастеровые и два офицера инженеръ-механики, учреждена особая контрольная коммисія изъ офицеровъ морской артиллеріи, для повѣрки и пріема наръзныхъ орудій и снарядовъ къ нимъ; въ видахъ же ускоренія и облегченія доставки орудій съ завода Круппа въ наръзательную мастерскую, мастерская эта соединена желѣзнодорожнымъ путемъ съ николаевскою желѣзною дорогою. Словомъ, сдѣлано все для того, чтобы можно было, по мѣрѣ прибытія пушекъ, немедленно приступить къ наръзкѣ ихъ. И дѣйствительно, къ концу 1863 года, когда были получены въ Петербургѣ первыя пушки отъ Круппа, мастерская была вполне готова, но наръзка ихъ не могла быть начата, вслѣдствіе вышеупомянутого разрыва 9-ти дюймовой крупповской пушки, вызвавшего новые опыты надъ системою наръзовъ и надъ измѣненными снарядами.

Одновременно съ заказомъ орудій Круппу дѣлались и заказы продолговатыхъ снарядовъ къ нимъ. Сталь-

Заготовленіе  
къ наръзамъ  
орудій снара-

докъ, станковъ и  
прочей принад-  
лежности.

ные снаряды, признававшіеся единственно пригодными для пробиванія брони, заказаны были также Крупну, а чугунные частнымъ заводчикамъ въ С.-Петербургѣ и на олонецкомъ заводѣ, но разрывъ 9-ти дюймовой пушки и вызванное имъ сомнѣніе въ пригодности снарядовъ съ цинковыми выступами, должно было остановить и приготовленіе снарядовъ, впредь до опредѣленія опытомъ новой конструкціи ихъ. Для устраненія замедленія въ заготовленіи снарядовъ, требовавшего значительнаго времени, предложено было готовить ихъ вовсе безъ выступовъ; вставленіе же и отдѣлку выступовъ, требовавшихъ особо тщательной и прочной работы, производить въ специальной казенной мастерской, которая и была устроена тогда же, въ одномъ изъ зданій новаго адмиралтейства, и снабжена необходимыми для упомянутой работы специальными станками и гидравлическими прессами.

Равнымъ образомъ были заказаны для 9-ти дюймовыхъ пушекъ, назначавшихся на мониторы, желѣзные станки, по улучшеннымъ американскимъ чертежамъ, на тѣхъ же заводахъ, на которыхъ строились мониторы. Пушки 8-ми дюймовыя предназначалось ставить на деревянныхъ станкахъ, которые и заготовлялись въ кронштадтскихъ артиллерійскихъ мастерскихъ. Сдѣланъ также заказъ пороховыхъ ящиковъ, кокоровъ и всей принадлежности для стальныхъ наръзныхъ пушекъ, чтобы вооруженіе судовъ къ веснѣ 1864 года не встрѣтило никакихъ препятствій.

Заказъ 15-ти дюйм.

Принимая мѣры по изготовленію наръзныхъ орудій



для вооруженія строившихся броненосныхъ судовъ, морское министерство, въ виду весьма тревожныхъ политическихъ обстоятельствъ, не могло успокоиться этими мѣрами, такъ какъ своевременная доставка стальныхъ орудій находилась въ полной зависимости отъ частнаго, и притомъ иностраннаго завода; обращеніе же ихъ въ наръзныя зависело отъ результатовъ предстоявшихъ опытовъ, которые могли быть также неудачны, какъ и предыдущіе, и повлечь за собою еще новыя изслѣдованія, что и оправдалось впоследствии. При такихъ обстоятельствахъ, морское министерство обратилось къ горному вѣдомству съ заказомъ приготовить на олонецкихъ заводахъ *двадцать* 15-ти дюймовыхъ чугунныхъ гладкостѣнныхъ пушекъ, по американскому способу, отлитыхъ съ готовымъ каналомъ и съ охлажденіемъ изнутри. Орудія этого калибра употреблялись въ сѣверо-американскомъ флотѣ, для вооруженія башенныхъ броненосцевъ и, какъ указалъ боевой опытъ, производили достаточно разрушительное дѣйствіе на броненосныя суда южанъ. Горное вѣдомство сочувственно приняло этотъ заказъ и, несмотря на то, что на олонецкомъ заводѣ, не отливавшемъ до того времени орудій вѣсомъ болѣе 400 пудовъ, потребовалось сдѣлать значительныя перестройки и многія новыя приспособленія, для отливки, сравнительно громадныхъ, 15-ти дюймовыхъ пушекъ вѣсомъ въ 1,200 пудовъ, первая 15-ти дюймовая пушка была отлита 2 января 1864 года, а вторая 17-го января. Плавка чугуна и отливка этихъ орудій шла весьма успѣшно.

и морское министерство получило надежду, въ случаѣ недоставленія къ веснѣ 1864 года стальныхъ наръзныхъ орудій, имѣть для вооруженія мониторовъ 15-ти дюймовыя пушки, способныя бороться съ броненосцами. Въ случаѣ же еслибы орудія эти оказались ненужными для флота, имъ предполагалось найти мѣсто на кронштадтскихъ укрѣпленіяхъ.

Такимъ образомъ, 15-ти дюймовыя пушки обезпечивали, до извѣстной степени, вооруженіе мониторовъ. Но бортовые суда, въ случаѣ доставки стальныхъ орудій, или въ случаѣ невозможности наръзывать ихъ, должны были бы получить 60-ти фунтовую гладкостѣнную артиллерию, а такъ какъ уже было извѣстно, что чугунныя 60-ти фунтовыя ядра разбиваются при ударѣ въ броню, не нанося ей почти никакого вреда, то, для полученія отъ этихъ орудій болѣе разрушительнаго дѣйствія на броню, къ нимъ заказаны стальные сферическія ядра.

Для усиленія обороны столицы было построено, между прочимъ, тринадцать батарейныхъ плотовъ съ брустверами, покрытыми желѣзною броней. Плоты эти были вооружены большею частію 68-ми и 60-ти фунтовыми пушками № 1, а на два изъ нихъ были поставлены три 2-хъ пудовыя и одна 3-хъ пудовая бомбовыя пушки, съ разсверленными каморами, для стрѣльбы увеличенными зарядами изъ 2-хъ пудовыхъ въ 17 фунтовъ, а изъ 3-хъ пудовыхъ въ 25 фунтовъ пороха, такъ какъ произведенные предъ этимъ въ Кронштадтѣ опыты указали, что орудія эти, при такихъ зарядахъ, способны наносить нѣкоторыя повреж-



денія судамъ покрытымъ  $4\frac{1}{2}$  дюймовою бронею. Для 2-хъ и 3-хъ пудовыхъ пушекъ также были заказаны стальные сферическія ядра.

Между тѣмъ была приготовлена вторая стальная пушка, наръзанная по развѣтвляющейся системѣ. Орудіе это было приготовлено изъ такой же болванки, какъ и первая разорвавшаяся 9-ти дюймовая крупновская пушка, но имѣла 8-ми дюймовый калибръ. Снаряды были приготовлены, какъ упомянуто выше, съ мѣдными выступами, вѣсомъ въ 200 фунтовъ. Наибольшій зарядъ, употреблявшійся для стрѣльбы изъ этого орудія, былъ въ 30 фунтовъ призматическаго пороха. Мѣткость стрѣльбы оказалась удовлетворительною; дѣйствіе же по бронѣ, хотя и было значительно слабѣе дѣйствія 9-ти дюймовой пушки, но все же и 8-ми дюймовыя снаряды, съ разстояній до 400 сажень, пробивали  $4\frac{1}{2}$  дюймовыя плиты. Испытанія означеннаго орудія ограничились 109-ью выстрѣлами. При послѣднемъ изъ нихъ оно разорвалось. Этотъ разрывъ второй крупновской пушки, причину котораго не могли объяснить вполне удовлетворительнымъ образомъ, поселилъ въ средѣ нашихъ артиллеристовъ нѣкоторое сомнѣніе въ стойкости стальныхъ крупновскихъ пушекъ большаго калибра вообще. Причину разрыва орудія предполагали главнымъ образомъ въ недоброкачественности снаряда, которымъ былъ произведенъ послѣдній выстрѣлъ и который разбился при этомъ въ каналѣ на куски, а также въ недостаткахъ, присущихъ развѣтвляющейся системѣ наръзовъ.

Дальнѣйшія испытанія стальныхъ орудій.

Для разрѣшенія возникшихъ сомнѣній и для пріобрѣтенія, путемъ опыта, новыхъ указаній относительно стальныхъ орудій большого калибра, рѣшено испытать еще двѣ 8-ми дюймовыя стальныя пушки, наръзавъ одну изъ нихъ по той же развѣтвляющейся системѣ, а другую по, такъ называемой, французской системѣ, для опредѣленія вліянія системы наръзовъ на заклиниваніе снарядовъ въ каналъ орудія. Сверхъ того признали нужнымъ, для полного удостовѣренія въ стойкости стальныхъ пушекъ, произвести продолжительную стрѣльбу сферическими ядрами и возможно большими зарядами пороха изъ одной 8-ми дюймовой и одной 9-ти дюймовой крупновскихъ пушекъ, не наръзая ихъ, и испытать еще одну 8-ми дюймовую пушку, разсверливъ каналъ ея до  $10\frac{1}{4}$  дюймовъ діаметра, т. е. до калибра 3-хъ пудовыхъ бомбовыхъ пушекъ. Испытаніе этого послѣдняго орудія признавалось необходимымъ не только для пополненія данныхъ относительно прочности стальныхъ орудій, но также и для того, чтобы опредѣлить разрушительное дѣйствіе, производимое сферическими ядрами  $10\frac{1}{4}$  дюймоваго калибра на желѣзную броню и, въ случаѣ крайности, обратить заказанныя Крупну 8-ми и 9-ти дюймовыя пушки въ  $10\frac{1}{4}$  дюймовыя гладкостѣнные.

Этотъ рядъ опытовъ начался стрѣльбою изъ пушекъ гладкостѣнныхъ. Изъ 8-ми дюймовой пушки было сдѣлано 1,200 выстрѣловъ сферическими ядрами, вѣсомъ въ 72 фунта и зарядами въ 25 фун. пороха, а изъ 9-ти дюймовой пушки 614 вѣстрѣловъ, ядрами



вѣсомъ до 112 фунтовъ и зарядами въ 30, 35 и  $37\frac{1}{4}$  фунтовъ пороха. Въ обѣихъ пушкахъ, послѣ стрѣльбы, не оказалось никакихъ поврежденій, исключая небольшихъ выгораній металла въ каналахъ, противъ того мѣста, гдѣ при выстрѣлѣ лежитъ ядро. Дѣйствіе сферическихъ 8-ми и 9-ти дюймовыхъ снарядовъ противъ желѣзныхъ броневыхъ плитъ, даже  $4\frac{1}{2}$  дюймовой толщины, оказалось весьма слабымъ. Только 9-ти дюймовыя стальные ядра, выстрѣленные зарядомъ въ  $37\frac{1}{4}$  фунтовъ пороха, съ разстояній не болѣе 100 сажень, пробивали плиту въ  $4\frac{1}{2}$  дюйма, но сами засѣдали въ сдѣланной пробоинѣ и, такъ сказать, закупоривали ее.

Изъ пушки, каналъ которой былъ разсверленъ до  $10\frac{3}{4}$  дюймовъ діаметра, было произведено 790 выстрѣловъ сферическими чугунными ядрами въ 177 фунтовъ и зарядами въ 40 фунтовъ пороха. Послѣ этой стрѣльбы, въ каналѣ пушки также образовалось выгораніе металла, подобное замѣченному въ предыдущихъ пушкахъ. Стальные сферическія ядра вѣсомъ въ 194 фунта, выстрѣленные изъ этого орудія, могли пробивать  $4\frac{1}{2}$  дюймовыя плиты на разстояніи до 400 сажень, но мѣткость попаданія этихъ снарядовъ была неудовлетворительна и далеко уступала мѣткости нарѣзныхъ пушекъ.

Почти въ то же время испытывались и двѣ 8-ми дюймовыя пушки, заряжающіяся съ дула и нарѣзанныя, какъ упомянуто выше, по двумъ разнымъ системамъ. Изъ этихъ орудій стрѣляли зарядами въ 30 и 25 фунтовъ пороха, снарядами около 200 фунтовъ

вѣсомъ. На снарядахъ были сдѣланы мѣдные выступы, расположенные такъ, что въ каждую дорожку, наръзанную въ каналъ, входило по четыре выступа и сверхъ того имѣлось по два выступа на каждый промежутокъ между наръзами. Такимъ образомъ, цилиндрическая поверхность снарядовъ была усѣяна мѣдными выступами, а это чрезвычайно затрудняло отдѣлку снарядовъ. Разрушительное дѣйствіе *стальныхъ снарядовъ*, выстрѣленныхъ изъ орудій обѣихъ испытывавшихся системъ, на желѣзную броню въ  $4\frac{1}{2}$  дюйма толщины признавалось удовлетворительнымъ, такъ какъ стальные снаряды съ разстоянія въ 500 сажень пробивали насквозь не только  $4\frac{1}{2}$  дюймовыя плиты, но и самыя срубы, представлявшіе часть борта броненоснаго корабля, и производили въ этихъ срубахъ значительныя разрушенія. Всего изъ орудія, наръзаннаго по развѣтвляющейся системѣ, было сдѣлано 169 выстрѣловъ, а изъ орудія съ наръзами французской системы—240 выстрѣловъ. Послѣ этой стрѣльбы, въ обѣихъ пушкахъ обнаружился выгораніе металла въ каналахъ, надъ тѣмъ мѣстомъ, гдѣ лежитъ снарядъ передъ выстрѣломъ. Выгоранія эти были больше въ наръзныхъ орудіяхъ чѣмъ въ гладкостѣнныхъ, развивались отъ меньшаго числа выстрѣловъ и представлялись на столько важными, что требовали ограниченія стрѣльбы изъ такихъ орудій небольшимъ числомъ выстрѣловъ, при которомъ поврежденія въ каналахъ отъ выгораній не достигали бы опасныхъ для прочности орудія размѣровъ.



Такимъ образомъ, результаты вышеописаннаго ряда опытовъ привели къ заключеніямъ, что стальные пушки большихъ калибровъ обладаютъ весьма большою степенью стойкости; что наръзные орудія, при одинаковомъ вѣсѣ съ гладкостѣнными, имѣютъ предъ послѣдними громадныя преимущества, какъ въ мѣткости стрѣльбы, такъ и въ разрушительномъ дѣйствіи на броню; и, наконецъ, что, для выбора удовлетворительной конструкціи стальныхъ наръзныхъ пушекъ, необходимо пріискать средства для устраненія образованія выгораній металла въ каналѣ.

Средство это было найдено отчасти въ системѣ заряжанія орудій съ казны. До того времени у насъ отдавалось предпочтеніе орудіямъ заряжаемымъ съ дула предъ заряжаемыми съ казны на томъ основаніи, что изготовленіе первыхъ было проще, скорѣе и дешевле. Орудія этой системы отличались отъ прежнихъ гладкостѣнныхъ только наръзками въ каналѣ. Обращеніе съ ними при заряжаніи и стрѣльбѣ было почти тоже самое какъ и съ гладкостѣнными, а потому не требовалось ни особенныхъ правилъ, ни особо подготовленныхъ для этого людей. Между тѣмъ орудія заряжающіяся сзади должны были снабжаться болѣе или менѣе сложнымъ запирающимъ механизмомъ, требовавшимъ тщательной пригонки, что замедляло отдѣлку орудій и возвышало ихъ цѣнность. Сверхъ того, уходъ за этими орудіями и дѣйствіе ими при стрѣльбѣ требовали особой, спеціальной подготовки людей. Недобудства эти не составляли однако непреодолимыхъ

Результаты опытовъ.

Принятіе пушекъ заряжающихся съ казенной части.

препятствій къ введенію орудій заряжающихся съ казенной части и съ избыткомъ выкупались болѣею мѣткостью стрѣльбы изъ этихъ пушекъ и большимъ удобствомъ заряжанія, при которомъ прислугѣ не нужно было становиться прямо противъ открытаго порта или амбразуры и подвергаться такимъ образомъ огню непріятеля. Главнымъ же препятствіемъ къ введенію пушекъ заряжающихся съ казенной части представлялась недостаточная разработка системъ запирающихъ механизмовъ; но въ 1864 году была предложена Крупномъ новая система заряжанія съ казенной части, оказавшаяся пригодною для наръзныхъ пушекъ большихъ калибровъ.

Первое изъ большихъ орудій, заряжающихся съ казенной части по этой системѣ, испытанное у насъ, было 8-ми дюймового калибра; оно стрѣляло зарядомъ въ 27 и 31½ фунтовъ пороха и снарядами въ 200 фунтовъ вѣсомъ. Всего изъ этой пушки сдѣлано 707 выстрѣловъ, причемъ оказалось, что орудіе, заряжающееся съ казенной части, по разрушительному дѣйствію на броню нисколько не уступаетъ дѣйствію прежде испытанныхъ пушекъ, заряжающихся съ дула; по мѣткости же стрѣльбы значительно превосходить послѣднія. Дѣйствіе запирающаго механизма, во все время опытовъ, было удовлетворительно, но выгораніе металла въ томъ мѣстѣ, гдѣ лежитъ снарядъ, все таки образовалось, хотя и въ значительно меньшей степени чѣмъ въ орудіяхъ заряжаемыхъ съ дула.

На основаніи результатовъ испытанія означеннаго



орудія, въ концѣ 1865 года, согласно указанію Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, рѣшено было принять для вооруженія судовъ флота стальные нарезныя пушки, заряжающіяся съ казенной части, по системѣ Круппа, слѣдующихъ калибровъ: 9-ти дюймовая, вѣсомъ около 750 пудовъ, для вооруженія башенныхъ судовъ; 8-ми дюймовая, вѣсомъ около 500 пудовъ, для вооруженія бортовыхъ броненосцевъ и неброненосныхъ винтовыхъ фрегатовъ; 6-ти дюймовая, вѣсомъ около 250 пудовъ, для вооруженія неброненосныхъ корветовъ, клиперовъ и канонерскихъ лодокъ; и наконецъ 4-хъ фунтовые, вѣсомъ около 22 пудовъ, для дополнительнаго вооруженія по бортамъ корветовъ, клиперовъ и канонерскихъ лодокъ, а также для вооруженія шлюпокъ и для дѣйствій на берегу.

Въ промежутокъ времени, пока производились вышеприведенныя изслѣдованія для избранія системы орудій, заводомъ Круппа было доставлено, въ 1864 году, *двадцать восемь* 8-ми дюймовыхъ и *двадцать два* 9-ти дюймовыхъ стальныхъ, заряжаемыхъ съ дула гладкостѣнныхъ пушекъ. Последнія были съ чугунными оболочками. Изъ этихъ орудій одно 8-ми дюймовое и одно 9-ти дюймовое были испытаны, какъ выше упомянуто, продолжительною стрѣльбою съ гладкимъ каналомъ и двѣ 9-ти дюймовыя нарезаны на ижорскомъ заводѣ по развѣтвляющейся системѣ, а по признаніи этой системы неудовлетворительно разсверлены въ 10<sup>1</sup>/<sub>4</sub> дюймовый калибръ. Остальныя 9-ти дюймовыя

Первоначальное  
вооруженіе бро-  
неносныхъ су-  
довъ

пушки поступили на вооруженіе мониторовъ, а 8-ми дюймовыя оставлены на ижорскомъ заводѣ, въ ожиданіи окончательнаго рѣшенія вопроса о системѣ стальныхъ нарезныхъ орудій.

Вслѣдствіе такого положенія дѣла, первые наши броненосныя суда въ 1864 и 1865 годахъ имѣли: фрегаты «Севастополь» и «Петропавловскъ», батареи «Первенецъ» и «Не-тронь-меня» и двухбашенная лодка «Смерть»—60-ти фунтовыя № 1 пушки; *девять* мониторовъ—9-ти дюймовыя стальные, гладкостѣнные пушки съ чугунными оболочками, и *одинъ* мониторъ—такія же пушки, разсверленные въ  $10\frac{3}{4}$  дюймовый калибръ.

За заводомъ Круппа, изъ данныхъ ему заказовъ, оставалось еще *тридцать* 8-ми дюймовыхъ пушекъ. Въ виду удовлетворительности результатовъ испытанія заряжающейся съ казенной части 8-ти дюймовой пушки, Круппу было предложено вышеозначенныя тридцать орудій изготовить по этому послѣднему образцу, и онъ выслалъ 4 такихъ орудій еще въ 1865 году. Пользуясь ими, зимою 1865—66 года на старомъ кораблѣ «Вола», съ котораго производилась стрѣльба учебнымъ артиллерійскимъ отрядомъ, были выработаны особою комисіею правила обращенія съ заряжаемыми съ казенной части пушками, испытаны приготовленные для нихъ деревянныя станки и приспособлена необходимая орудійная принадлежность. Къ кампаніи 1866 года были получены отъ Круппа остальные 26-ть 8-ми дюймовыхъ пушекъ, и въ этомъ году въ первый разъ были поставлены на суда стальные, нарезные, заря-



жаемые съ казенной части пушки большого калибра; а именно, было поставлено 8-ми дюймовыхъ пушекъ: на фрегатъ «Севастополь» — *девять*; на батарею «Не- тронь-меня» — *семнадцать*; на лодку «Смерчъ» — *два* и на отправлявшійся въ плаваніе съ Его Император- скимъ Высочествомъ Алексіемъ Александровичемъ фрегатъ «Ослябя» — *одна*. Фрегатъ «Петропавловскъ» и батареи «Первенецъ» и «Кремль» оставались съ 60-ти фунтовыми пушками. Одинъ изъ мониторовъ былъ вооруженъ, для пробы, 15-ти дюймовыми гладкостѣн- ными пушками. За симъ вооруженіе всѣхъ остальныхъ судовъ съ 1861 года существенно неизмѣнилось, если не считать значительнаго увеличенія числа 8-ми и 4-хъ фунтовыхъ мѣдныхъ, заряжаемыхъ съ дула, наръз- ныхъ пушекъ, ставившихся на суда въ видѣ дополни- тельнаго вооруженія.

Такимъ образомъ, остановясь окончательно на при- нятіи стальныхъ заряжаемыхъ съ казенной части пу- шекъ, морское вѣдомство имѣло въ 1866 году только *тридцать* такихъ орудій 8-ми дюймоваго калибра, ко- торыхъ, какъ видно изъ вышеизложеннаго, было да- леко недостаточно для вооруженія существовавшихъ уже броненосныхъ судовъ. Имѣлось, правда, еще 27 8-ми дюймовыхъ стальныхъ гладкостѣнныхъ пушекъ, но ихъ надо было передѣлать въ заряжающіяся съ казенной части и наръзать. Такой же передѣлкѣ должны были подвергнуться и 9-ти дюймовыя пушки, находив- шіяся на мониторахъ.

Хотя для передѣлки 8-ми дюймовыхъ орудій имѣлся

Передѣлка ору-

дѣйств. заряжающихся съ дула въ заряжающихся съ казенн.

уже образецъ въ посланныхъ Крупномъ заряжающихся съ казенной части пушкахъ этого калибра, но самое выполненіе означенной работы потребовало заказа специальныхъ механическихъ станковъ, для отдѣлки клиновъ отверстій и клиньевъ. Кромѣ того возникъ вопросъ, гдѣ помѣстить эти станки, чтобы выполнить передѣлку. Нарѣзательная мастерская на ижорскомъ заводѣ была тѣсна даже и для тѣхъ станковъ, которые тамъ находились; расширить же ее не представлялось никакой возможности. Кромѣ того мастерская эта находилась рядомъ съ якорною кузницею; удары молота въ кузницѣ производили сотрясенія въ нарѣзательныхъ станкахъ и работу на нихъ, во времяковки, приходилось останавливать, чтобы не испортить нарѣзовъ. Хотя, во избѣжаніе потери времени, въ этой мастерской и было начато просверленіе въ 8-миллиметровыхъ орудіяхъ сквозныхъ каналовъ и нарѣзка ихъ, но довести въ ней передѣлку орудій до конца было положительно невозможно, а потому явилось предположеніе устроить пушечно-отдѣлочную механическую мастерскую на принадлежащей морскому вѣдомству бывшей фабрикѣ графа Комаровскаго на малой Охтѣ. Но въ осуществленіи этого предположенія не представилось надобности, потому что ко времени полученія отъ Круппа станковъ, для отдѣлки заряжающихся съ казенной части орудій, въ концѣ 1866 и началѣ 1867 годовъ, устройство обуховскаго завода было на столько уже подвинуто впередъ, что заводъ этотъ могъ взяться за передѣлку пушекъ Круппа съ полною надеждою на



успѣхъ, а потому этому заводу и были переданы какъ всѣ вновь выписанные станки, такъ и станки, бывшіе на ижорскомъ заводѣ, вмѣстѣ со всѣми *двадцатью семью* 8-ми дюймовыми пушками. Такимъ образомъ, наръзательная мастерская на ижорскомъ заводѣ закрылась; обуховскій же заводъ, въ теченіи 1868 и 1869 годовъ, передѣлалъ всѣ означенныя пушки и сдалъ на флотъ.

Впослѣдствіи, означенныя орудія, но уже вмѣстѣ съ тридцатью пушками, отдѣланными Крушомъ, успѣли еще разъ побывать въ мастерскихъ обуховскаго завода, чтобы выйти оттуда скрѣпленными снаружи кольцами, а въ недалекомъ будущемъ, по мѣрѣ износа каналовъ, онѣ вѣроятно снова пойдутъ на тотъ же заводъ, чтобы получить внутреннія трубы съ новыми каналами.

Передѣлку 9-ти дюймовыхъ пушекъ съ оболочками въ наръзные, заряжающіеся съ казенной части, Крушъ полагалъ возможнымъ исполнить не снимая съ нихъ оболочекъ и сохранивъ такимъ образомъ необходимый для нихъ вѣсъ, а потому ему было предложено передѣлать, согласно его предположеній, одну изъ оставшихся за заводомъ пушекъ, для пробы. Испытаніе этого орудія не дало однако удовлетворительнаго результата: при 410 выстрѣлѣ стальной стволъ орудія разорвался на 17 кусковъ, разлетѣвшихся въ разныя стороны на разстояніе даже 190 сажень, а чугунная оболочка разбилась на множество мелкихъ осколковъ. Желѣзный станокъ, на которомъ лежало орудіе, былъ разрушенъ. Стрѣльба изъ этого орудія

Скрѣпленіе  
стальныхъ ору-  
дій кольцами.

производилась весьма малыми относительно зарядами, въ 35 фунтовъ пороха, которые давали ему лишь ничтожное преимущество передъ пушками 8-ми дюймовыми, стрѣлявшими зарядомъ въ  $31\frac{1}{2}$  фунтовъ пороха. Очевидно, что передѣлывать имѣвшіяся 9-ти дюймовыя пушки по этому проекту Круппа было нельзя, и потому вопросъ: какъ ихъ передѣлывать, былъ переданъ на рѣшеніе комитета, учрежденнаго еще въ 1863 году, подъ предѣдательствомъ генераль-адъютанта Баранцова изъ специалистовъ военно-сухопутнаго, морскаго, военно-инженернаго и горнаго вѣдомствъ, для рѣшенія разныхъ вопросовъ по изготовленію орудій, соотвѣствующихъ требованіямъ крѣпостей и флота. Комитетъ пришелъ къ заключенію о необходимости скрѣплять стальные орудія стальными же кольцами, потому что такое скрѣпленіе чрезвычайно много увеличиваетъ прочность орудій и даетъ возможность стрѣлять изъ нихъ значительно большими зарядами.

Въ то время (начало 1867 года) теоретическая сторона этого вопроса была уже вполне разработана нашими артиллеристами, и на заводѣ Круппа готовилась для сухопутнаго вѣдомства 9-ти дюймовая пушка новой конструкціи, скрѣпленная двумя рядами колець, а потому Круппу предложено было, остававшуюся за нимъ по заказу 1863 года, послѣднюю 9-ти дюймовую пушку передѣлать въ заряжающуюся съ казенной части и скрѣпить кольцами въ два ряда, чтобы, по испытаніи этого орудія, и въ случаѣ его удовлетворительности, передѣлать такимъ образомъ всѣ



имѣвшіяся въ наличіи 9-ти дюймовыя гладкостѣнные пушки.

Такимъ образомъ, вопросъ о передѣлкѣ этихъ орудій отлагался на довольно продолжительный срокъ, а между тѣмъ изъ Петрозаводска прибывали 15-ти дюймовыя чугунныя пушки, которыя въ отношеніи дѣйствія на броню имѣли большія преимущества предъ гладкостѣнными 9-ти дюймовыми пушками, а потому рѣшено было замѣнить на мониторахъ 9-ти дюймовыя орудія 15-ти дюймовыми, которыя и оставались на вооруженіи мониторовъ до 1873 года.

Въ началѣ 1867 года возникъ также вопросъ о томъ: какую артиллерию слѣдуетъ приготовить для строившихся тогда четырехъ башенныхъ фрегатовъ и двухъ башенныхъ лодокъ. Суда эти предназначались для 9-ти дюймовыхъ нарѣзныхъ пушекъ, но приступить къ приготовленію такихъ орудій въ скоромъ времени не представлялось возможнымъ, такъ какъ еще не было окончено пробное орудіе этого калибра, готовившееся Крупномъ для сухопутнаго вѣдомства по улучшенной конструкціи и скрѣпленное кольцами. Окажется ли это орудіе вполне удовлетворительнымъ, или потребуются еще новыя опыты, въ то время предвидѣть было нельзя, такъ какъ степень пользы скрѣпленія стальныхъ орудій кольцами еще не была подтверждена дѣйствительною стрѣльбою. Ожидать результатовъ этого опыта и затѣмъ снова ожидать, пока заводъ Круппа изготовитъ потребное для вооруженія упомянутыхъ судовъ число пушекъ—представлялось въ то время весьма неудобнымъ,

Второй заказъ  
15-ти дюймовыхъ  
пушекъ.

потому что, въ случаѣ надобности, постройка новыхъ броненосцевъ могла быть окончена очень скоро и также скоро для нихъ могли потребоваться пушки. Въ виду такихъ обстоятельствъ рѣшено было дать олонецкимъ заводамъ второй заказъ 15-ти дюймовыхъ пушекъ, но не по прежнему чертежу, а по образцу такихъ пушекъ, бывшихъ на американскомъ мониторѣ «Miantonomoh», посѣтившемъ Кронштадтъ въ 1867 году. Новыя американскія пушки 15-ти дюймаго калибра были длиннѣе прежнихъ и тоньше въ дульной части. Такихъ орудій было заказано олонецкому заводу *сорокъ*.

Заказъ Круш-  
пу 9-ти дюймо-  
выхъ скрѣплен-  
ныхъ пушекъ.

Впослѣдствіи, олонецкій заводъ встрѣтилъ затрудненія въ отливкѣ 15-ти дюймовыхъ орудій по этому новому образцу и изготовленіе ихъ очень замедлилось; рѣшеніе же вопроса о конструкціи стальныхъ 9-ти дюймовыхъ нарѣзныхъ пушекъ, вслѣдствіе вполне удовлетворительныхъ результатовъ, полученныхъ при испытаніи на заводѣ Круша въ ноябрѣ 1867 года пробной пушки новой конструкціи, напротивъ, пошло быстрѣе, чѣмъ можно было ожидать, и потому, въ іюлѣ 1868 года, послѣ испытанія второй такой пушки на Волковомъ полѣ, было испрошено Высочайшее разрѣшеніе на заказъ заводу Круша *двадцати двумя* 9-ти дюймовыхъ, скрѣпленныхъ кольцами, орудій новаго образца, вѣсомъ въ 920 пудовъ, для постановки на новые башенные фрегаты и лодки; заказъ же 15-ти дюймовыхъ пушекъ олонецкому заводу отмѣненъ.

При заказѣ новыхъ 9-ти дюймовыхъ орудій оказа-



лось, къ сожалѣнію, необходимымъ сдѣлать измѣненіе въ чертежѣ морскихъ орудій противъ сухопутныхъ, для того чтобы ихъ можно было помѣщать на тѣ же станки, на которыхъ до того стояли 15 дюймовыя и 9 дюймовыя гладкостѣнные пушки, а именно: пришлось увеличить толщину орудій у цапфъ на столько, что сухопутныя орудія не могутъ быть положены на морскіе станки безъ передѣлки ихъ и наоборотъ, а это лишаетъ возможности одно вѣдомство свободно пользоваться орудіями 9-ти дюймоваго калибра, принадлежащими другому вѣдомству, когда въ томъ встрѣчается надобность.

9-ти дюймовое гладкостѣнное орудіе, передѣланное въ наръзное и скрѣпленное кольцами на заводѣ Круппа, по испытаніи на Волковомъ полѣ, оказалось вполне удовлетворительнымъ, для стрѣльбы зарядомъ въ 47½ фунтовъ пороха, а потому рѣшено было передѣлать по этому образцу всѣ имѣвшіяся у насъ такія пушки. Передѣлку эту предполагалось сначала исполнить на обуховскомъ заводѣ и онъ уже началъ подготовительныя работы надъ первою изъ нихъ, но механическія средства завода были еще очень недостаточны для одновременной отдѣлки какъ своихъ пушекъ, валовое приготовленіе которыхъ уже началось, такъ и передѣлываемыхъ крупновскихъ. У него не было еще устроено кольценадѣвательной мастерской и не имѣлось достаточнаго числа станковъ для обточки колецъ. Не признавая возможнымъ отлагать передѣлку 9-ти дюймовыхъ пушекъ и имѣя въ виду также необходимость

Передѣлка 9-ти дюймовыхъ стальныхъ орудій перваго заказа.

строгаго соотвѣтствія качествъ стали въ кольцахъ качествамъ стали въ орудіяхъ, которое могло быть лучше достигнуто изготовлявшимъ орудія заводомъ Круппа, чѣмъ обуховскимъ, морское министерство рѣшило предоставить передѣлку 9-ти дюймовыхъ пушекъ Круппу. *Девятнадцать* такихъ орудій были отправлены на заводъ Круппа, въ концѣ 1868 года, причемъ чугунныя оболочки съ нихъ сняты, и возвратились обратно въ С.-Петербургъ въ слѣдующемъ году, уже передѣланными въ заряжающіяся съ казенной части и скрѣпленными кольцами.

Дальнѣйшія усо-  
вершенствованія  
въ стальныхъ ору-  
діяхъ.

Около того же времени, въ первоначальной конструкціи стальныхъ наръзныхъ орудій испытаны и введены слѣдующія улучшенія:

1) Для устраненія прорыва газовъ между сръзомъ каморы и клиномъ употреблялись первоначально кольца, штампованныя изъ листовой мѣди, которыя хотя и выполняли свое назначеніе хорошо, но требовали чрезвычайно тщательной пригонки къ каждому орудію, и замедляли заряданіе, такъ какъ при каждомъ заряданіи нужно было послѣ заряда вкладывать кольцо и аккуратно досылать на мѣсто особымъ приборникомъ, а послѣ выстрѣла вынимать его. Кольца эти замѣнены стальными кольцами Бродвеля, значительно лучше устраняющими прорывъ газовъ и выдерживающими отъ 300 до 400 выстрѣловъ безъ перемѣны.

2) Отверстію для клина и самому клину, вмѣсто призматической, придана форма цилиндро-призматиче-



ская, чѣмъ значительно увеличено сопротивленіе заклиновой части отрыву.

3) Для передвиганія клина въ орудіяхъ 8-ми дюймового и большихъ калибровъ, приспособленъ отлогій винтъ, вслѣдствіе чего движенія клинѣвъ облегчились и сдѣлались плавными.

4) Запаль въ орудіяхъ, скрѣпленныхъ кольцами, перенесенъ въ клинъ, для устраненія быстрого разгоранія металла около затравочнаго стержня и затрудненій при перемѣнѣ его. Помѣщеніе запала въ клинѣ облегчаетъ отдѣлку орудія, замѣна же разстрѣланнаго затравочнаго стержня новымъ производится просто и удобно, не требуя посылки орудія на заводъ.

и 5) Каморы въ орудіяхъ для помѣщенія заряда и снаряда располагались первоначально на одной общей оси съ каналомъ; положеніе снаряда въ такой каморѣ обусловливало прорывъ газовъ, отъ котораго происходятъ выгоранія въ нарѣзной части канала, и при томъ первоначальное движеніе снаряда было неправильно. Для устраненія этого, каморы рѣшено было дѣлать эксцентрическими, располагая ось ихъ нѣсколько выше оси канала.

Всѣ эти усовершенствованія были примѣнены къ 9-ти дюймовымъ пушкамъ, какъ заказаннымъ Круппу вновь, такъ и переданнымъ ему для передѣлки, а также и къ орудіямъ изготовлявшимся обуховскимъ заводомъ.

Въ 1867 и 1868 годахъ преимущество нарѣзныхъ орудій надъ гладкостѣнными и заряжающихся съ

Сравнительные  
опыты надъ 15-ти  
дюймовыми глад-

гладкостѣнными, 9-ти  
и 8-ми дюймовы-  
ми нарезными  
орудіями.

казенной части надъ заряжающимися съ дула еще не вполне опредѣленно сознавалось всѣми, а потому были предприняты сравнительные опыты надъ мѣткостью и дѣйствіемъ на броню 8-ми и 9-ти дюймовыхъ нарезныхъ и 15-ти дюймовыхъ гладкостѣнныхъ пушекъ, стрѣльбою въ срубы, устроенные по образцу борта строившагося фрегата «Мининъ», покрытые 6-ти дюймовою бронею, съ 1½ дюймовою желѣзною прокладкою, положенною между тиковыми и дубовыми брусьями, составлявшими срубы.

Опыты эти были произведены въ концѣ 1868 года на Волковомъ полѣ, въ присутствіи флагмановъ, командировъ судовъ и судовыхъ артиллерійскихъ офицеровъ. Стрѣляли изъ всѣхъ трехъ орудій въ упомянутые срубы съ разстояній въ 940, 600 и 300 сажень. При этомъ оказалось, что 15-ти дюймовыя гладкостѣнныя пушки, при зарядѣ до 80 фунтовъ пороха, только въ предѣлахъ разстояній около 300 сажень, могутъ быть поставлены въ параллель съ 9-ти дюймовыми нарезными пушками, при зарядѣ въ 47½ фунтовъ; на всѣхъ же прочихъ разстояніяхъ превосходство остается за 9-ти дюймовыми пушками. Дѣйствіе 8-ми дюймовыхъ нескрѣпленныхъ пушекъ на эти срубы, при зарядахъ въ 31½ фунтовъ пороха, оказалось слабымъ на всѣхъ разстояніяхъ, а потому снова подтверждена необходимость скрѣплять ихъ кольцами, чтобы имѣть возможность увеличить заряды.

Опыты для срав-  
ненія нарезныхъ,  
заряжаемыхъ съ

Нѣсколько ранѣе означенныхъ опытовъ, въ Берлинѣ произведены были другіе опыты, имѣвшіе весьма важ-



ное значеніе для сравненія желѣзныхъ нарѣзныхъ, заряжаемыхъ съ дула пушекъ, системы англійской, съ стальными нарѣзными, заряжаемыми съ казенной части пушками. Стрѣльба производилась изъ 9-ти дюймовой желѣзной, заряжаемой съ дула пушки и изъ 8-ми и 9-ти дюймовыхъ крупновскихъ пушекъ, по щитамъ, покрытымъ 8-ми и 9-ти дюймовыми плитами. Опыты эти доказали преимущество послѣднихъ орудій надъ первыми, какъ по разрушительному дѣйствию на броненосныя суда, такъ по мѣткости стрѣльбы и по прочности орудій.

Такимъ образомъ вышеозначенные, произведенные въ Пруссіи и у насъ, опыты подтвердили правильность сдѣланнаго нами выбора. Стальные нарѣзные, заряжающіеся съ казенной части пушки оказывались превосходящими какъ нарѣзные орудія, заряжаемыя съ дула, одинаковыхъ калибровъ, такъ и орудія гладкостѣнные, несравненно большихъ калибровъ и несравненно большаго вѣса.

Къ 1868 году кораблестроители нашли уже возможнымъ покрывать суда 9-ти и даже 11-ти дюймовою бронею. 9-ти дюймовыя пушки, признававшіяся до того времени наиболѣе сильными, оказывались мало дѣйствительными для борьбы съ судами, покрытыми 9-ти дюймовою бронею, на значительныхъ разстояніяхъ, а съ судами, покрытыми 11-ти дюймовою бронею, даже и на близкихъ дистанціяхъ. Рядомъ съ такою бронею, въ 1868 году появилась въ Англіи 12-ти дюймовая нарѣзная пушка Армстронга, а Круппъ окончилъ

казенной части орудій съ нарѣзными орудіями, заряжаемыми съ дула.

11-ти и 12-ти дюймовыя нарѣзныя пушки и 20-ти дюймовая гладкостѣнная пушка.

первое пробное 11-ти дюймовое орудіе, скрѣпленное тремя рядами колець, которое приготавлилось сначала для нашей сухопутной артиллеріи заряжающимся съ дула и затѣмъ обращено въ заряжающееся съ казенной части. Орудіе это весьма успѣшно выдержало пробу, произведенную на заводѣ Круппа въ сентябрѣ 1868 года, въ присутствіи нашихъ офицеровъ, и по результатамъ этой пробы оказалось превосходящимъ англійскую 12-ти дюймовую пушку (вѣсомъ въ 24 тонна). Выводъ этотъ подтвердился впоследствии стрѣльбою изъ той же 11-ти дюймовой пробной пушки, доставленной на Волково поле, въ щитъ, представляющій бортъ англійскаго броненосца «Геркулесъ», покрытый 9-ти дюймовою бронею. Снаряды 11-ти дюймовой пушки пробивали щитъ насквозь съ избыткомъ силы, на разстояніи 500 сажень, и производили въ немъ съ разстоянія въ 850 сажень такія же поврежденія, какія англійская 12-ти дюймовая пушка производила, въ такомъ же щитѣ, съ разстоянія въ 300 сажень. Но пока еще опыты эти не были произведены, у насъ возникло предположеніе изготовить 20-ти дюймовую чугунную, гладкостѣнную пушку по образцу дѣлавшихся въ Америкѣ такихъ пушекъ, съ цѣлію убѣдиться, могутъ ли наши казенные горные заводы отливать такія пушки, если бы опыты надъ стальными наръзными орудіями 9-ти дюймаго калибра не дали удовлетворительныхъ результатовъ. Олонецкій заводъ не могъ взяться за изготовленіе такого орудія, но пермскій чугунно-пушечный заводъ



нашелъ возможнымъ, при пособіи отъ морскаго вѣдомства для устройства нѣкоторыхъ приспособленій, изготовить его. Средства были даны и орудіе вѣсомъ въ 3,000 пудовъ было отлито и отдѣлано къ августу 1869 года, въ которомъ и испытано на прочность тамъ же, на пермскомъ заводѣ. Сдѣлано было всего 313 боевыхъ выстрѣловъ, изъ которыхъ 251 зарядами въ 130 фунтовъ и снарядами около 1,120 фунтовъ (28 пудовъ). Стрѣльбу эту 20-ти дюймовая пушка выдержала вполне удовлетворительно, но, въ виду хорошихъ результатовъ, полученныхъ отъ 11-ти дюймовыхъ стальныхъ наръзныхъ орудій, которыя имѣли предъ 20-ти дюймовыми гладкостѣнными пушками тѣже преимущества, какъ и 9-ти дюймовыя наръзныя надъ 15-ти дюймовыми, рѣшено 20-ти дюймовыхъ гладкостѣнныхъ пушекъ болѣе не изготовлять, а Крупну было заказано для вооруженія фрегата «Мининъ», который предполагалось сдѣлать башеннымъ, четыре 11-ти дюймовыя пушки по принятому сухопутною артиллеріею чертежу и еще одно такое-же орудіе, для опытовъ. Означенныя четыре орудія доставлены въ Петербургъ въ августѣ 1871 года.

Пробная 20-ти дюймовая пушка оставлена въ Перми, вслѣдствіе затруднительности перевезти столь тяжелое орудіе. Тамъ она находится и до настоящаго времени.

Утвержденный въ 1865 году рядъ калибровъ орудій, заряжаемыхъ съ казенной части, по указанію Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала,

Введеніе 9-ти  
фунтовыхъ пу-  
шекъ.

пополненъ еще въ 1869 году 9-ти фунтовыми стальными пушками, вѣсомъ въ 48 пудовъ. Орудія эти, будучи вдвое сильнѣе 4-хъ фунтовыхъ пушекъ и обладая отличною дальностью и мѣткостью, составили прекрасное дополнительное вооруженіе для корветовъ и клиперовъ дальняго плаванія, назначаемыхъ главнымъ образомъ для нанесенія вреда коммерческому флоту противника.

Запасъ наръзныхъ орудій и вооруженіе судовъ въ 1870 году.

Съ 1867 года начался приѣмъ стальныхъ наръзныхъ орудій отъ обуховскаго завода. Въ этомъ году отъ него приняты 4-хъ, 8-ми и 12-ти фунтовыя орудія, отлитыя и откованныя еще до окончательнаго рѣшенія вопроса о принятіи заряжающихся съ казенной части пушекъ, и потому оконченныя заряжающимися съ дула. Изъ означенныхъ пушекъ *двадцать*,—4-хъ фунтоваго калибра, были отправлены въ бакинскій портъ, для вооруженія судовъ каспійской флотиліи, а орудія 8-ми и 12-ти фунтовыя, какъ не употреблявшіяся болѣе на флотѣ, оставлены въ складахъ. Въ 1868 году получены отъ обуховскаго завода первыя заряжающіяся съ казенной части пушки, именно *четыре* орудія 6,03 д. калибра, которыя въ томъ же году были поставлены на клиперъ «Всадникъ», отправленный въ Тихій океанъ. Въ послѣдующіе годы приѣмъ орудій отъ обуховскаго завода продолжался безостановочно, увеличиваясь въ числѣ и калибрахъ сдаваемыхъ орудій, которыя, по мѣрѣ поступленія, и ставились на суда.

За всѣми этими мѣрами, въ 1870 году, морское



вѣдомство имѣло стальные наръзные пушки, за исключеніемъ орудій пробныхъ, или подвергавшихся продолжительной стрѣльбѣ, въ слѣдующемъ количествѣ:

|                                                                                                                          |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 9-ти дюймовыхъ крупновскихъ, скрѣпленныхъ кольцами, новой конструкціи, съ зарядомъ въ 52 фунта . . . . .                 | 22   |
| 9-ти дюймовыхъ крупновскихъ, передѣланныхъ изъ гладкостѣнныхъ, скрѣпленныхъ кольцами, съ зарядомъ въ 47½ фунтовъ . . . . | 19   |
| 8-ми дюймовыхъ крупновскихъ, скрѣпленныхъ кольцами, для образца . . . . .                                                | 1    |
| 8-ми дюймовыхъ крупновскихъ, нескрѣпленныхъ, передѣланныхъ изъ заряжающихся съ дула, для заряда въ 31½ фунтовъ . . . . . | 51   |
| 6,03 дюймовыхъ обуховскихъ, нескрѣпленныхъ, для заряда въ 16 фунтовъ . . . . .                                           | 21   |
| 6-ти дюймовыхъ обуховскихъ, скрѣпленныхъ, для заряда въ 20 фунтовъ . . . . .                                             | 6    |
| и 4-хъ фунтовыхъ обуховскихъ, для заряда въ 1½ фунта . . . . .                                                           | 37   |
| Всего . . . . .                                                                                                          | 157. |

Орудія эти были распределены въ 1870 году слѣдующимъ образомъ:

9-ти дюймовыя, новыя, составляли вооруженіе башенныхъ фрегатовъ.

9-ти дюймовыя, передѣланныя, находились: на фрегатѣ «Князь Пожарскій», на двухбашенныхъ лодкахъ и на одномъ мониторѣ.

8-ми дюймовыя—на фрегатахъ: «Петропавловскъ» и «Севастополь», на батареяхъ «Не-тронь-меня» и «Кремль» и на лодкѣ «Смерчъ».

6,03 и 6-ти дюймовыя—на корветахъ: «Бояринъ» и «Витязь» и клиперахъ: «Всадникъ», «Алмазъ», «Яхонтъ», «Гайдамакъ» и «Жемчугъ».

4-хъ фунтовыя поступили какъ на означенные корветы и клипера, такъ и на отправленные въ 1870 году въ сибирскую флотилію шкуны: «Ермакъ» и «Тунгузъ».

Всѣ остальные суда оставались еще съ прежнею, гладкостѣнною артиллеріею, а равно на фрегатѣ «Севастополь» и батареѣ «Кремль», за недостаткомъ наръзныхъ 8-ми дюймовыхъ орудій, были добавлены 60-ти фунтовыя № 1-й пушки. Восемь мониторовъ имѣли 15-ти дюймовыя гладкостѣнные орудія, одинъ— $10\frac{3}{4}$  дюймовыя стальные, гладкостѣнные, и на одинъ, — находившійся въ учебномъ артиллерійскомъ отрядѣ, были поставлены: одна 15-ти дюймовая и одна 9-ти дюймовая наръзная пушка, изъ числа передѣланныхъ. Лодки «Русалка» и «Чародѣйка» имѣли въ одной башнѣ по два 15-ти дюймовыхъ, а въ другой по два 9-ти дюймовыхъ наръзныхъ передѣланныхъ орудія.

Дальнѣйшее снабженіе флота стальными наръзными орудіями зависело уже вполне отъ преуспѣяній обуховскаго завода.



## ГЛАВА II.

### ОБУХОВСКИЙ СТАЛЕЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОДЪ. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНІЕ Артиллеріи.

Возникновеніе и развитіе обуховскаго сталелитей-  
наго завода шло совершенно особымъ путемъ. Выз-  
ванный къ жизни стараніями морскаго министерства  
какъ частное предпріятіе, заводъ этотъ въ самомъ же  
началѣ своего существованія далъ осязательно почув-  
ствовать министерству, какія громадныя трудности  
представляетъ водвореніе у насъ новаго техниче-  
скаго производства, особенно когда это производ-  
ство идетъ быстрымъ шагомъ по пути усовершенство-  
ваній. Прежде чѣмъ заводъ успѣлъ сколько нибудь  
прочно установить свою дѣятельность, техника стали-  
пущечнаго производства сдѣлала такіе громадныя шаги  
впередъ, что это вполне патріотическое предпріятіе,  
съ существованіемъ котораго соединена была не только  
наша независимость отъ иностранныхъ государствъ  
въ важной отрасли промышленности, но и самая безо-  
пасность отечества, грозило потерпѣть крушеніе. И  
заводъ непременно потерпѣлъ бы такое крушеніе,

Личное участіе  
ген-адъют. Краб-  
бе въ созданіи и  
развитіи завода.

еслибы на помощь къ нему не явилась энергическая поддержка со стороны покойнаго управляющаго морскимъ министерствомъ, генераль-адъютанта Краббе. Проникнутый твердымъ убѣжденіемъ, что совершавшееся въ то время съ такимъ трудомъ водвореніе у насъ броненоснаго судостроенія лишь половина дѣла, пока снабженіе этихъ судовъ артиллеріею останется въ рукахъ иностранцевъ, онъ со всею энергіею лично принялъ въ свое ближайшее завѣдываніе устройство завода. Постоянно находя полную поддержку своихъ предположеній со стороны Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала и получивъ Высочайшее Государя Императора соизволеніе дѣйствовать въ этомъ дѣлѣ самостоятельно и подъ своею непосредственною отвѣтственностію, генераль-адъютантъ Краббе, въ тяжелый періодъ неудачъ, съ которыми были соединены первые годы существованія завода, не потерялъ вѣры въ будущность этого предпріятія, не останавливался передъ множествомъ встрѣчавшихся въ этомъ чрезвычайно трудномъ и многосложномъ дѣлѣ техническихъ, финансовыхъ и всякихъ другихъ препятствій и затрудненій, и въ послѣдніе годы своей жизни имѣлъ утѣшеніе видѣть безпримѣрно успѣшныя плоды своихъ энергическихъ усилій. Русская артиллерія должна быть признательна генераль-адъютанту Краббе за прочное водвореніе на отечественной почвѣ сталелитейнаго производства.

Основаніа при-  
няты въ сообра-  
женіе при уст-

Въ маѣ 1862 года состоялось постановленіе комитета, находившагося подъ предсѣдательствомъ адми-



рала графа Путятина (\*), о необходимости постройки <sup>ружейнаго</sup> завода близъ С.-Петербурга новаго завода, способнаго изготовлять большекалиберныя орудія изъ литой стали полковника Обухова, для вооруженія флота и крѣпостей. Основаніемъ къ такому постановленію прежде всего послужило весьма удачное начало изготовленія Обуховымъ небольшихъ орудій, на княземихайловской фабрикѣ въ Златоустѣ. Первая 12-ти фунтовая его пушка, которая испытывалась съ ноября 1860 по мартъ 1861 года, выдержала болѣе 4 т. выстрѣловъ усиленными зарядами также хорошо, какъ и крупновская пушка того же калибра. Кромѣ того наши техники, посѣщавшіе княземихайловскую фабрику, утверждали, что способъ изготовленія Обуховымъ стали въ массахъ существенно не отличается отъ способа Крушпа, а потому, если ему такъ удалось пушки малаго калибра, то есть вѣроятность, что и большія пушки, отлитыя по способу Обухова, не уступятъ большимъ пушкамъ Крушпа.

Что касается до условій учрежденія завода, то комитетъ находилъ необходимымъ поставить техническую часть производства на будущемъ заводѣ въ непосредственное завѣдываніе полковника Обухова, какъ изобрѣтателя, имѣвшаго привилегію на свой способъ литья стали, и притомъ единственнаго лица въ Россіи, достигшаго удовлетворительныхъ результатовъ въ этомъ дѣлѣ. Участіе коллежскаго совѣтника Путилова въ

Условія установленныя комитетомъ графа Путятина для учрежденія завода.

(\*) См. главу I части II «Обзора», стр. 40.

устройствѣ сталелитейнаго завода обуславливалось заключеннымъ имъ съ Обуховымъ особымъ договоромъ, по которому Обуховъ не могъ водворять въ Россіи литья стали по своему способу безъ участія Путилова, въ теченіи срока привилегіи (съ 1857 по 1867 годъ).

Строить заводъ близъ С.-Петербурга, а не въ Златоустѣ, гдѣ уже существовала княземихайловская фабрика, и вообще не на Уралѣ, комитетъ считалъ необходимымъ потому, что хотя упомянутая фабрика въ 1862 году и имѣла средства для отливки болванокъ вѣсомъ до 300 пудовъ, но на ней не было ни достаточно сильнаго пароваго молота для проковки даже и такихъ болванокъ, ни механическихъ средствъ для ихъ отдѣлки. Расширеніе же этой фабрики представлялось неудобнымъ по стѣсненному мѣстному положенію. Постройка завода на Уралѣ вообще потребовала бы большихъ расходовъ и много времени на доставку туда изъ заграницы машинъ и станковъ, необходимыхъ для отдѣлки орудій, а этихъ послѣднихъ къ центру нашей морской дѣятельности и къ приморскимъ крѣпостямъ. Кромѣ того, при новости сталепушечнаго дѣла и безпрерывныхъ усовершенствованіяхъ и перемѣнахъ въ артиллеріи, казалось необходимымъ поставить новый заводъ въ возможность постоянно, и безъ всякой потери времени, сноситься съ тѣми учрежденіями, въ которыхъ должны были рѣшаться всѣ техническіе вопросы по части артиллеріи и всѣ затрудненія въ самомъ производствѣ. Столица представлялась въ этомъ отношеніи наиболѣе удобнымъ пунктомъ.



Осуществленіе этихъ рѣшеній комитета встрѣтило однако на первыхъ же порахъ огромныя затрудненія. Обязанность снабжать флотъ и крѣпости пушками лежала на горномъ вѣдомствѣ и, конечно, вѣдомство это обязано было принимать съ своей стороны мѣры къ созданію соотвѣтствующихъ потребностямъ заводовъ. Но горное вѣдомство находилось въ то время въ вѣдѣніи министерства финансовъ, главную заботу котораго составляютъ вопросы государственной экономіи. Между тѣмъ постройка новаго завода, для выдѣлки большихъ стальныхъ пушекъ, требовала затраты очень крупнаго капитала, сопряженной съ большимъ рискомъ, такъ какъ отливка стали въ большихъ массахъ была совершенною новостью не только у насъ, но и за границею. Естественно, что министерство финансовъ должно было относиться съ крайнею сдержанностью и осторожностью къ такому дѣлу. Для морскаго же вѣдомства приготовленіе въ Россіи стальныхъ пушекъ большихъ калибровъ составляло предметъ первостепенной важности, предъ которымъ отступало на второй планъ все остальное, такъ какъ броненосцы безъ соотвѣтственной артиллеріи очевидно не могли имѣть никакого значенія.

Побужденія къ  
созданію завода  
въ видѣ частна-  
го предпріятія.

При такихъ обстоятельствахъ морское министерство пришло къ рѣшенію дѣйствовать не чрезъ посредство горнаго вѣдомства, но постараться водворить у насъ сталепушечное производство чрезъ вызовъ къ жизни, въ окрестностяхъ столицы, частнаго завода, который, при поддержкѣ морскаго министерства и имѣя обез-

печеніе въ постоянныхъ заказахъ морскаго вѣдомства, развивался бы самостоятельно, удовлетворяя и потребности частной промышленности въ стальныхъ издѣліяхъ. Развитие этой промышленной дѣятельности завода, не мыслимое на казенномъ заводѣ, могло содѣйствовать къ удешевленію цѣнности пушекъ, чему примѣромъ уже тогда служилъ заводъ Круша, выдѣлка которымъ стальныхъ шинъ и осей для желѣзныхъ дорогъ понижала цѣны пушечнаго производства. Весьма значительное содѣйствіе къ осуществленію этого плана было оказано Его Императорскимъ Высочествомъ принцемъ Петромъ Георгіевичемъ Ольденбургскимъ, чрезъ безвозмездную уступку морскому вѣдомству, на 72 года, участка земли въ мѣстности упраздненной тогда александровской мануфактуры, съ находящимися на участкѣ постройками. Эта мѣстность представляла чрезвычайно большія удобства для устройства пушечнаго завода, какъ по своему положенію на большомъ водяномъ пути и вблизи николаевской желѣзной дороги, такъ и по значительности размѣровъ участка, дававшихъ возможность расширять заводъ по мѣрѣ надобности. Затѣмъ генераль-адъютантъ Краббе приступилъ къ трудному дѣлу обезпеченія предпріятія въ денежномъ отношеніи.

Такъ какъ первоначальныя субсидіи заводу со стороны морскаго вѣдомства не могли быть значительны, а Обуховъ и Путиловъ не имѣли собственныхъ средствъ не только для веденія столь значительнаго дѣла, но даже и для обезпеченія его требуемыми закономъ за-



логами, то необходимо было привлечь къ участию въ предпріятіи частное лицо, съ нужными денежными средствами. Такая денежная помощь была найдена въ извѣстномъ морскому вѣдомству по своей состоятельности подрядчикъ, коммерціи совѣтникъ Кудрявцевъ, рѣшившемся вступить въ новое и рискованное дѣло и затратить въ него свой капиталъ. Такимъ образомъ составилось товарищество изъ трехъ лицъ: Обухова, Путилова и Кудрявцева, которые въ маѣ 1863 года и заключили съ бывшимъ артиллерійскимъ управленіемъ морскаго министерства контрактъ на устройство сталепушечнаго завода близъ Петербурга. Этимъ контрактомъ учредители обязывались, въ теченіи пяти лѣтъ, построить заводъ и изготовить на немъ стальныхъ, вполнѣ отдѣланныхъ наръзныхъ орудій въ общей сложности вѣсомъ 42,000 пудовъ, по 24 руб. за пудъ. Всѣ устройства для отливки,ковки и отдѣлки орудій они обязались окончить въ первый же годъ, а на слѣдующій уже сдавать 9-тидюймовыя заряжающіяся съ дула орудія, вѣсомъ въ 500 пудовъ. Въ видѣ задатка контрагентамъ предоставлялось получить старыхъ металловъ въ орудіяхъ, снарядахъ и разныхъ вещахъ на сумму до 589 т. рублей и до 250 т. руб. деньгами.

Отъ контрагентовъ требовались орудія заряжающіяся съ дула, признававшіяся тогда лучшими, и вѣсомъ въ 500 пудовъ, потому что потребности въ большихъ орудіяхъ еще не было и заводъ Круппа не могъ еще въ то время готовить орудія болѣе 500 пудовъ вѣсомъ.

Морскому вѣдомству предоставлялось, конечно, право измѣнять систему орудій и увеличивать калибръ и вѣсъ ихъ, смотря по надобности и по отдѣльному въ этомъ случаѣ соглашенію съ контрагентами относительно условій поставки и цѣнъ.

Постройка за-  
вода.

Постройка завода началась почти тотчасъ же по заключеніи контракта и пошла сперва довольно успешно. Въ теченіи 1863 года возведены зданія для литья стали и для отдѣлки орудій, изслѣдована почва для выбора мѣста, на которомъ можно было бы устроить фундаментъ подъ 35-ти тонный паровой молотъ и начато устройство этого фундамента, заказаны заграницею необходимыя для завода машины, молота и механическіе станки; начато приготовленіе тиглей для плавки стали. Выписаны съ Урала знакомые съ дѣломъ мастера и чтобы, какъ скоро будутъ готовы нужныя устройства, можно было безъ замедленія приступить къ отливкѣ орудій, обучалась артель литейщиковъ на другомъ заводѣ, находившемся въ арендѣ у коллежскаго совѣтника Путилова. Именно на этомъ заводѣ (нынѣ самсоніевскій), 4 января 1864 г., въ присутствіи многихъ лицъ морскаго вѣдомства, отлита была, подъ руководствомъ самого Обухова, первая въ С.-Петербургѣ 4-хъ фунт. пушка изъ его стали.

Первая отлив-  
ка пушекъ.

Къ концу перваго контрактнаго года устройство сталелитейной на обуховскомъ заводѣ на столько продвинулось, что заводъ уже могъ приступить къ литью пушекъ. 15 апрѣля 1864 г. была произведена первая отливка на новомъ заводѣ, причемъ отлито семь бол-



ванокъ для 4-хъ фунтовыхъ орудій, вѣсомъ въ 42 пуд. каждая, а 30 того же апрѣля, заводъ удостоился посѣщенія Государа Императора и отлилъ, въ присутствіи Его Величества, 8-ми фунтовую пушку, вѣсомъ въ 96 пудовъ.

Начавъ, такимъ образомъ, отливку на новомъ заводѣ пушекъ самыхъ малыхъ калибровъ, въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1864 года, учредители завода отлили, въ сентябрѣ того же года, уже болванку для 9-ти дюймовой пушки, вѣсомъ въ 752 пуда. Вторая такая же болванка была отлита 8 октября.

Такое начало съ перваго взгляда казалось весьма успѣшнымъ, но въ дѣйствительности заводъ въ это время уже находился въ весьма затруднительномъ положеніи. Послѣ отливки заводу предстояло еще исполнить надъ пушками проковку и отдѣлку, а заводъ еще не имѣлъ для этого надлежащихъ механизмовъ. Въ то время стало уже очевиднымъ, что выдѣлка стальныхъ пушекъ вовсе не такъ легко выполнима, какъ это представлялось въ самомъ началѣ дѣла, и что доведеніе задуманнаго предпріятія до конца потребуетъ еще продолжительнаго времени и большихъ средствъ. Вѣсь орудій увеличивался чрезвычайно быстро, конструкція ихъ усложнялась. Огромные расходы по сооруженію и содержанію завода не искупались надеждою приступить въ скоромъ времени къ сдачѣ пушекъ и полученію за нихъ денегъ.

Въ такихъ обстоятельствахъ, Обуховъ, Путиловъ и Кудрявцевъ, въ октябрѣ 1864 года, обратились къ управ-

Вторая ссуда  
заводу.

ляющему морскимъ министерствомъ съ просьбою о выдачѣ имъ, на окончаніе завода, ссуды въ 460 т. руб. Контрагентамъ уже было выдано въ видѣ задатковъ до 930 т. руб., которые и затрачены ими на заводъ сверхъ собственныхъ денегъ. Такимъ образомъ, къ концу 1864 года, морскому министерству предстояло: или признать предпринимателей неисправными подрядчиками и взыскивать съ нихъ казенный долгъ, что повело бы конечно къ совершенной гибели завода; или настойчиво преслѣдовать поставленную цѣль созданія завода и въ такомъ случаѣ рѣшиться не отступать ни передъ какими затратами и, не ожидая скорого получения большекалиберныхъ пушекъ, идти не торопливыми шагами къ этой цѣли. Первое рѣшеніе конечно было менѣе рискованно и менѣе отвѣтственно. Это былъ бы естественный, законный ходъ неудавшагося казеннаго подряда, но за то онъ и оставилъ бы снабженіе флота пушками въ прежней зависимости отъ иностранцевъ. Приобрѣтеніе новыхъ стальныхъ орудій заграницею составило бы конечно болѣе быстрый и легкій способъ вооруженія нашихъ судовъ, но при тогдашнемъ переходномъ положеніи артиллерійскаго дѣла во всѣхъ государствахъ (продолжающемся впрочемъ и по нынѣ) подобное рѣшеніе артиллерійскаго вопроса у насъ было бы весьма близко къ непроезводительной затратѣ капитала и ни въ какомъ случаѣ не обезпечивало бы государственной безопасности, такъ какъ приобретенныя изъ заграницы пушки, тотчасъ же по доставкѣ ихъ, могли оказаться устарѣв-

1000.000.1

Пушки



шими и требующими передѣлки, или замѣны лучшими. Нагляднымъ примѣромъ этому послужили орудія, заказанныя Крупну въ началѣ 1863 года и уже требовавшія измѣненій въ концѣ 1864.

Морское министерство остановилось на второмъ рѣшеніи, болѣе трудномъ и отвѣтственномъ, и въ виду всѣхъ вышеизложенныхъ соображеній рѣшилось выдать контрагентамъ испрашиваемую ими ссуду въ 460 т. руб.; но такъ какъ съ выдачею этой суммы долгъ товарищества морскому министерству достигалъ суммы въ 1.300,000 руб., то министерство рѣшилось принять непосредственный надзоръ и прямое участіе во всѣхъ операціяхъ завода, какъ хозяйственныхъ, такъ и техническихъ.

Для этой цѣли признано было необходимымъ во главѣ завода поставить довѣренное отъ морскаго вѣдомства лицо, предоставивъ ему полную самостоятельность распоряженій, въ предѣлахъ смѣтъ и программъ дѣйствій, утверждаемыхъ и контролируемыхъ особымъ правленіемъ. Дѣятельность же частныхъ учредителей въ дѣлахъ завода ограничить лишь участіемъ въ этомъ правленіи, въ составъ котораго, сверхъ учредителей, назначить двухъ членовъ отъ морскаго вѣдомства, съ возложеніемъ на одного изъ нихъ обязанностей председателя. Выдачу денегъ изъ новой ссуды производить частями и преимущественно кредиторамъ завода, съ разрѣшенія каждый разъ управляющаго морскимъ министерствомъ.

На этихъ главныхъ основаніяхъ было составлено

Преобразование  
управленія заво-  
домъ.

1.400.000

С. И. П. К. М.

положеніе объ управленіи обуховскимъ заводомъ, которое, по одобреніи адмиралтействъ-совѣтомъ, Высочайше утверждено 15-го февраля 1865 года; частные же учредители особыми подписками обязались подчиняться такому порядку дальнѣйшаго веденія дѣла, пока выданныя отъ казны заводу ссуды не будутъ возмѣщены.

Въ январѣ 1865 года, для управленія заводомъ былъ назначенъ кап.-лейт. (нынѣ кап. 1 р. флиг.-адъют.) Колокольцовъ, обладавшій обширными познаніями въ заводскомъ дѣлѣ, пріобрѣтенными во время многолѣтнихъ сношеній съ англійскими заводами въ качествѣ агента морскаго вѣдомства. На кап.-лейт. Колокольцова было возложено веденіе дѣла устройства завода и приготовленія орудій во всѣхъ отношеніяхъ, исключая литья стали и связанныхъ съ нимъ производствъ, которыя были оставлены въ завѣдываніи и на отвѣтственности полковника Обухова.

Въ концѣ 1865 года, въ помощь полковнику Обухову и по его желанію, былъ назначенъ морской артиллеріи полковникъ (нынѣ генераль-маіоръ) Мусселиусъ, хорошо ознакомившійся съ научной стороной сталелитейнаго дѣла и имѣвшій случай видѣть заводъ Крупна.

Въ началѣ 1868 года разстроенное здоровье полковника Обухова вынудило его оставить заводъ и отправиться за границу, гдѣ онъ и умеръ въ январѣ слѣдующаго года. По отъѣздѣ Обухова сталелитейная часть осталась въ завѣдываніи полковника Мусселиуса.



Ближайшее ознакомленіе съ состояніемъ обуховскаго завода во всѣхъ подробностяхъ открыло во первыхъ всю громадность задуманнаго предпріятія и множество затрудненій, съ которыми предстояло бороться для его осуществленія, и, во вторыхъ, нѣкоторыя ошибки и промахи въ распоряженіяхъ товарищества, въ особенности по строительной части. Промахи эти извинялись большою спѣшностью работъ, требовавшихся отъ предпринимателей, и желаніемъ ихъ придать сразу заводу большіе размѣры, при недостаточности денежныхъ средствъ.

Мѣры по устройству завода.

Отливка болванокъ для орудій не только малыхъ, но и большихъ была, правда, начата товариществомъ, но литейная часть еще далеко не была организована надлежащимъ образомъ. Для проковки орудій былъ установленъ, во временномъ помѣщеніи, только одинъ 3-хъ тонный молотъ; сильные же молота въ 15 и 35 тоннъ не только не были установлены, но для нихъ не было ни наковалень, ни даже зданія. Для отдѣлки пушекъ не было еще установлено никакихъ механическихъ средствъ. Изготовленіе тиглей для плавки стали велось далеко неудовлетворительно. Не было введено собственнаго пудлинговаго производства, а полученіе доброкачественныхъ сырыхъ матеріаловъ вовсе не обезпечено. Словомъ многое надо было оканчивать и передѣлывать, а еще больше начинать вновь.

Къ половинѣ 1865 года совершенно выяснилось, что заводъ долженъ быть готовъ перейти къ изготовленію орудій, заряжающихся съ казенной части, изъ кото-

Третья ссуда заводу.

рыхъ 9-ти дюймовыя достигали 760 пудовъ. Это новое требованіе ставило заводъ въ необходимость расширять средства сталелитейной, для отливки болванокъ въсомъ въ  $1\frac{1}{2}$  раза болѣе условленныхъ въ контрактъ; пріобрѣтать еще новые механизмы, для отдѣлки орудій по измѣненной конструкціи, и строить новыя мастерскія. По представленнымъ начальникомъ завода исчисленіямъ оказывалось, что на все это нужно было до 1.200,000 руб., сверхъ имѣвшагося остатка отъ ссуды въ 460 т. руб. Частные учредители по прежнему не имѣли средствъ на продолженіе дѣла, и правленіе завода снова обратилось съ ходатайствомъ объ отпускѣ этой суммы къ морскому министерству. Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, имѣя въ виду, что первоначальныя соображенія морскаго министерства о первостепенной государственной важности и пользѣ имѣть въблизи столицы заводъ, для изготовленія большихъ орудій, не только не измѣнились, но напротивъ пріобрѣли еще большую силу и значеніе, вслѣдствіе все увеличивавшагося прогресса артиллерійской и кораблестроительной техники во всѣхъ государствахъ, вошелъ къ Государю Императору со всеподданнѣйшимъ докладомъ о разрѣшеніи выдачи обуховскому заводу вышеозначенной новой ссуды въ 1.200,000 р., съ обезпеченіемъ, какъ этой, такъ и прежнихъ выдачъ, всѣмъ движимымъ и недвижимымъ имуществомъ завода и съ погашеніемъ ихъ, посредствомъ удержанія задатковъ по заказамъ морскаго вѣдомства и поступленіемъ въ пользу казны



половины чистаго дохода со всѣхъ операцій завода. Мѣра эта была утверждена Государемъ Императоромъ 19-го іюля 1865 года и такимъ образомъ заводъ получилъ средства для дальнѣйшаго своего устройства.

Между тѣмъ изъ отлитыхъ болванокъ было приготовлено по одной контрольной пушкѣ: 4-хъ, 8-ми, 12-ти и 24-хъ фунтоваго калибровъ, собственно для испытанія прочности изготовляемыхъ заводомъ заряжаемыхъ съ дула орудій. Пушки эти были оставлены съ гладкими каналами, но для стрѣльбы изъ нихъ употреблялись цилиндры въ вѣсъ продолговатыхъ снарядовъ.

Испытаніе прочности первыхъ орудій приотъленныхъ на заводѣ.

Первою была испытана, въ 1865 году, 4-хъ фунтовая пушка. Послѣ производства изъ нея 1,000 боевыхъ выстрѣловъ, зарядомъ въ 2 фунта и цилиндромъ въ 14 фунтовъ, рѣшено было довести это орудіе до разрыва, чтобы убѣдиться въ степени однородности и доброкачественности металла. Дальнѣйшая стрѣльба производилась съ постепеннымъ увеличеніемъ заряда до 4 фунтовъ пороха, а числа цилиндровъ до семи, такъ что ими наполнялся весь каналъ, а общій вѣсъ ихъ достигалъ 98 фунтовъ. Орудіе разорвалось только послѣ 224 усиленныхъ выстрѣловъ и оказалось вполнѣ доброкачественнымъ.

8-ми фунтовая пушка, испытанная въ началѣ 1866 года, выдержала 2,747 боевыхъ выстрѣловъ при зарядѣ въ 4 фунта пороха, цилиндромъ въ 27 фунтовъ, и сверхъ того 253 усиленныхъ выстрѣла, съ двумя и тремя цилиндрами, а всего 3,000 выстрѣловъ. Орудіе

это было отправлено на парижскую всемирную выставку 1867 года и затѣмъ поступило въ морской музей.

12-ти фунтовая пушка выдержала, безъ поврежденій, 1,000 выстрѣловъ, зарядомъ въ  $7\frac{1}{2}$  и цилиндромъ въ 49 фунтовъ; а 24-хъ фунтовая столько же выстрѣловъ зарядомъ въ  $9\frac{1}{2}$  и цилиндромъ въ 96 фунтовъ. Это послѣднее орудіе также было отправлено на парижскую выставку.

Сдача заводомъ  
новыхъ орудій за-  
ряжающихся съ  
дула.

Столь удовлетворительные результаты испытанія обуховскихъ орудій дѣйствительною стрѣльбою доказали доброкачественность изготовляемыхъ имъ орудій, и заводъ, тотчасъ-же по установкѣ необходимыхъ станковъ, приступилъ къ нарезкѣ и отдѣлкѣ заряжающихся съ дула орудій, изъ болванокъ отлитыхъ для пушекъ этой конструкции, и сдалъ ихъ морскому вѣдомству, послѣ новаго испытанія стрѣльбою, въ 1867 и 1868 годахъ, въ количествѣ:—4-хъ фунтовыхъ—25; 8-ми фунтовыхъ—8; 12-ти фунтовыхъ—5 и 24-хъ фунтовыхъ—3. Изъ этихъ орудій, какъ уже упомянуто въ предыдущей главѣ, только 4-хъ фунтовые пушки были употреблены въ дѣло; остальные же, за изытіемъ изъ вооруженія судовъ орудій 8-ми, 12-ти и 24-хъ фунтоваго калибровъ, оставлены въ складахъ.

Переходъ къ  
изготовленію ору-  
дій, заряжающих-  
ся съ казенной  
части.

Со времени принятія морскимъ вѣдомствомъ ближайшаго участія въ дѣлахъ обуховскаго завода, главное вниманіе было устремлено не на то, чтобы заводъ началъ какъ можно скорѣе сдавать орудія, но на то



чтобы литье,ковка и отдѣлка орудій были поставлены на правильныхъ и твердыхъ началахъ, а потому съ 1865 года вся дѣятельность направлялась прежде всего къ возведенію нужныхъ для этого построекъ, приобрѣтенію и установкѣ механизмовъ и молотовъ и къ правильной организаціи сталелитейной части, а также отжига и проковки орудійныхъ болванокъ на основаніи всестороннихъ научныхъ изслѣдованій, провѣренныхъ на практикѣ. Все это требовало конечно значительнаго времени и большихъ расходовъ; къ изготовленію же пушекъ для сдачи можно было приступать только по мѣрѣ готовности необходимыхъ приспособленій. Такъ именно и шли работы на обуховскомъ заводѣ. Въ 1865 и 1866 годахъ имъ были отдѣланы только пробныя, гладкостѣнные пушки, для вышеупомянутаго контрольнаго испытанія. Въ 1867 году онъ наръзалъ и отдѣлывалъ заряжающіяся съ дула пушки и, въ томъ-же году, началъ передѣлку 8-ми дюймовыхъ крупновскихъ пушекъ изъ заряжающихся съ дула въ заряжающіяся съ казенной части; а въ 1868 году приступилъ къ отдѣлкѣ первыхъ партій 4-хъ фунтовыхъ и 6-ти дюймовыхъ заряжающихся съ казенной части орудій, изъ своихъ болванокъ. *Четыре* 6-ти дюймовыя пушки, изъ этого числа, были приняты отъ завода въ томъ же 1868 году, и одна изъ нихъ употреблена для пробы продолжительною стрѣльбою въ 700 выстрѣловъ, которую и выдержала вполне хорошо; а *три* пушки поставлены на отправленный въ Тихій океанъ клиперъ «Всадникъ». Это

были первыя заряжающіяся съ казенной части пушки обуховскаго завода, поступившія на военное судно.

Скрѣпленіе пушек кольцами.

Въ отношеніи размѣровъ и конструкціи орудій обуховскій заводъ имѣлъ лишь единственный образецъ въ заводѣ Крупна и, весьма естественно, долженъ былъ слѣдовать этому образцу. Въ первое время принятія стальныхъ орудій составилось убѣжденіе, что и большія пушки изъ литой стали будутъ также прочны, какъ орудія малыхъ калибровъ. Убѣжденіе это поколебалось лишь послѣ нѣсколькихъ разрывовъ сплошныхъ пушекъ Крупна, 8-ми и 9-ти дюймоваго калибровъ, и мало по малу была признана необходимость скрѣплять эти орудія стальными кольцами. Слѣдуя тѣмъ же путемъ, какъ и заводъ Крупна, обуховскій заводъ пришелъ къ тѣмъ же результатамъ. Изготовленныя имъ сплошныя пушки малыхъ калибровъ, до 6-ти дюймовыхъ включительно, выдержали пробу весьма хорошо; съ переходомъ же къ орудіямъ большихъ калибровъ выказалась недостаточная ихъ прочность. Первыя *два* 8-ми дюймовыя, нескрѣпленныя кольцами, пушки, испытанныя въ концѣ 1867 и въ началѣ 1868 года, разорвались—первая на 82, а вторая на 116 выстрѣлъ. Болѣе нескрѣпленныхъ орудій обуховскій заводъ уже не готовилъ, а какъ только механическія средства дали возможность начать скрѣпленіе пушекъ, такъ тотчасъ же приступилъ къ изготовленію пробной, 9-ти дюймовой, скрѣпленной пушки, изъ имѣвшейся болванки, и къ отдѣлкѣ цѣлой партіи 8-ми



дюймовыхъ скрѣпленныхъ орудій, въ количествѣ *двадцати* штукъ.

Пробная 9-ти дюймовая пушка была окончена и испытана въ концѣ 1869 года, и выдержала 765 выстрѣловъ вполне удовлетворительно, получивъ лишь обычные въ орудіяхъ большихъ калибровъ разгоранія металла. Вслѣдъ за тѣмъ, въ 1870 году, была испытана контрольная 8-ми дюймовая пушка, изъ приготовлявшейся партіи, и выдержала 1,243 боевыхъ выстрѣла, изъ которыхъ 544 зарядами въ 33, 35 и 38 фунтовъ пороха, получивъ при этомъ лишь самыя незначительныя выгоранія металла. На основаніи такого результата пробы, вся партія въ *двадцать* 8-ми дюймовыхъ орудій была принята отъ завода и поступила на суда въ слѣдующемъ году.

Испытанная 9-ти дюймовая пробная пушка и одна изъ изготовлявшейся партіи 8-ми дюймовыхъ орудій, находились на с.-петербургской мануфактурной выставкѣ 1870 года, вмѣстѣ съ орудіями меньшихъ калибровъ и другими издѣліями обуховскаго завода.

Вслѣдъ за симъ, обуховскому заводу предоставлено скрѣпить кольцами приобрѣтенныя отъ Круппа 8-ми дюймовыя пушки, въ количествѣ *пятидесяти одной*, и рѣшено скрѣплять кольцами также и 6-ти дюймовыя орудія.

Успѣшный ходъ дѣлъ обуховскаго завода задерживался за это время недостаточностью суммъ, которыя можно было употреблять на его устройство.

Мѣры по облегченію денежнаго положенія завода.

Къ лѣту 1868 года, ссуды въ 460 т. руб. и въ

1.200,000 р., а также и 300 т. руб., выданныя заводу въ счетъ стоимости изготовлявшихся и передѣлывавшихся пушекъ, были израсходованы; по смѣтѣ же расходовъ на 1868 годъ, составленной начальникомъ завода, требовалось 939 т. руб., какъ на окончаніе заводскихъ устройствъ, необходимыхъ для выдѣлки и скрѣпленія пушекъ, такъ и на сырые матеріалы. Сдача орудій, заряжающихся съ казенной части, и полученіе оставшейся доли платы за нихъ, еще не могли быть начаты въ сколько нибудь значительныхъ размѣрахъ, ни въ этомъ, ни въ будущемъ году, а всѣ слѣдовавшіе заводу платежи и его наличныя денежныя средства не превышали 384 т. рублей. Такимъ образомъ заводъ не могъ продолжать дѣла безъ поддержки его частными учредителями, или казною, а потому учредителямъ предложено было заявить категорически: имѣютъ ли они и намѣрены ли употребить, на дальнѣйшую дѣятельность завода, какія либо собственныя средства. Отвѣта отъ учредителей въ назначенный срокъ не получено, а между тѣмъ деньги требовались заводу немедленно. Въ виду этихъ обстоятельствъ, а также и удовлетворительнаго хода работъ по устройству завода и по выдѣлкѣ орудій, дававшаго увѣренность въ осуществленіи задуманнаго предпріятія, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ испросилъ, 8 іюля 1868 года, Высочайшее разрѣшеніе на отпускъ буховскому заводу 500 т. р., внесенныхъ въ смѣту министерства того года, для уплаты за ожидавшіяся отъ



него орудія, и на внесеніе въ смѣты министерства, на будущее время, суммъ, необходимыхъ для поддержанія дѣятельности завода, съ выдачею ихъ въ мѣрѣ дѣйствительной надобности. Но такъ какъ съ выдачею этимъ порядкомъ денегъ заводу, за нимъ уже не могло оставаться значеніе исполнѣ частнаго предпріятія, то тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніемъ на морское министерство было возложено составить подробныя соображенія, въ какія отношенія долженъ быть поставленъ обуховскій заводъ къ морскому вѣдомству, какое участіе можетъ быть еще оставлено въ дѣлахъ его частнымъ учредителямъ и какія должны быть приняты мѣры къ возмѣщенію, какъ произведенныхъ на прежнихъ основаніяхъ заводу ссудъ, такъ и суммъ, которыя должны отпускатся на будущее время.

Приведеніе въ исполненіе этого Высочайшаго повелѣніе встрѣтило однако весьма важныя затрудненія въ сложности и неопредѣленности формальныхъ и юридическихъ отношеній частныхъ учредителей къ казнѣ и между собою. Смерть Обухова и Кудрявцева, умершаго еще ранѣе, и переходъ ихъ правъ къ наслѣдникамъ, еще болѣе затрудняли дѣло. Денежный расчетъ съ заводомъ, необходимый для опредѣленія размѣра его долга казнѣ, также не могъ быть приведенъ въ ясность до опредѣленія цѣнъ на издѣлія завода, которое нельзя было сдѣлать правильно до установленія валовой выдѣлки орудій всѣхъ калибровъ; выдѣлка же въ свою очередь замедлялась какъ неоконченностью

устройства завода, такъ и непрерывными измѣненіями и улучшеніями въ конструкціи пушекъ, а стало быть и въ стоимости ихъ.

Начало заказа  
заводу ору-  
дій для сухопут-  
ной артиллерии.

Между тѣмъ сухопутное артиллерійское вѣдомство, убѣдясь вышеупомянутою пробою 8-ми и 9-ти дюймовыхъ пушекъ въ полной благонадежности скрѣпленныхъ орудій обуховскаго завода, начало давать ему заказы. Первый нарядъ на сорокъ 9-ти дюймовыхъ пушекъ для береговыхъ батарей состоялся въ концѣ 1871 года. Вскорѣ за симъ послѣдовали и другіе наряды на мортиры, 8-ми дюймовыя пушки и осадныя орудія. При этомъ военное вѣдомство, въ виду близкаго участія морскаго министерства въ управленіи заводомъ и считая это участіе достаточнымъ обезпеченіемъ успѣшнаго и удовлетворительнаго въ техническомъ отношеніи выполненія его заказовъ, поставило непремѣннымъ условіемъ, чтобы порядокъ управленія заводомъ не измѣнялся во все время исполненія заказовъ военного министерства, безъ предварительнаго съ нимъ соглашенія. При этомъ военное вѣдомство признало возможнымъ производить платежи обуховскому заводу на тѣхъ же основаніяхъ, на какихъ производились расчеты съ заводомъ Круппа; а именно: треть стоимости заказанныхъ орудій выдавать при заказѣ, треть по истеченіи четырехъ мѣсяцевъ и послѣднюю треть по сдачѣ орудій.

Такимъ образомъ обуховскій заводъ получилъ возможность начать орудійное производство въ размѣрахъ, соответствующихъ своимъ литейнымъ и меха-



ническимъ средствамъ и становился въ независимое матеріальное положеніе.

Съ 1872 года поставка заводомъ орудій, какъ морскому, такъ и военному вѣдомству, пошла уже безъ всякихъ остановокъ. Начавъ валовое производство 8-ми и 9-ти дюймовыхъ скрѣпленныхъ орудій, обуховскій заводъ, съ полною увѣренностію въ успѣхѣ, приступилъ къ изготовленію пробныхъ орудій 11-ти и 12-ти дюймаго калибровъ. Отдѣланный стволъ для послѣдняго орудія былъ посланъ на московскую политехническую выставку 1872 года. Для отливки этого ствола была употреблена масса стали въ 2,400 пудовъ. Въ обточенномъ и высверленномъ видѣ стволъ вѣсилъ 1,200 пудовъ, а по своимъ размѣрамъ и качествамъ стали могъ наглядно свидѣтельствовать о средствахъ завода и достигнутомъ имъ искусствѣ.

Изготовленіе  
11-ти и 12-ти дюйм-  
овыхъ орудій.

Болванка для этого ствола была прокована уже подъ 50-ти тоннымъ молотомъ. Устроенный сначала на заводѣ 35-ти тонный паровой молотъ, системы Моррисона, изготовленный въ Англіи, получилъ трещину, такъ что дальнѣйшая ковка имъ оказывалась невозможною. Сила удара 35-ти тоннаго молота признавалась не вполне достаточною для проковки даже 9-ти дюймовыхъ болванокъ, а между тѣмъ въ это время совершался уже переходъ къ 11-ти и 12-ти дюймовымъ пушкамъ, требовавшимъ молота еще большей силы. Въ виду этого обстоятельства рѣшено было имѣвшійся молотъ передѣлать въ 50-ти тонный, по болѣе удобной и прочной системѣ Нейсмидта. Труд-

ное сооруженіе это было выполнено заводомъ, въ теченіи 1870 года, съ замѣчательнымъ успѣхомъ, и въ 1871 году подъ новымъ молотомъ были уже прокованы болванки для первыхъ 11-ти и 12-ти дюймовыхъ пушекъ.

При проектированіи чертежей 11-ти и 12-ти дюймовыхъ орудій было рѣшено не слѣдовать слѣпо чертежамъ Крушпа, но сдѣлать въ нихъ указанныя нашими изслѣдованіями улучшенія въ способѣ скрѣпленія кольцами, а также скрѣпить ихъ не только въ казенной, но и дульной части. Первые пробныя пушки 11-ти и 12-ти дюймаго калибра были окончены въ 1873 году и изъ нихъ 11-ти дюймовая испытана тогда же стрѣльбою. Сдѣлано было 500 выстрѣловъ, зарядами въ 100 фунтовъ пороха (для крупновскихъ 11-ти дюймовыхъ орудій принять зарядъ въ  $91\frac{1}{2}$  фунтъ) и снарядами въ 522 фунта. Результаты этого испытанія признаны превосходными; это былъ первый, въ то время, примѣръ такого серьезнаго испытанія столь большаго калибра орудія не только въ нашей, но и въ иностранныхъ артиллеріяхъ. Испытаніе это подтвердило вѣрность основаній, принятыхъ при составленіи чертежей для орудій обоихъ калибровъ. Послѣ стрѣльбы 11-ти дюймовое орудіе получило столь незначительныя поврежденія въ каналѣ, что его признано было возможнымъ употребить для вооруженія канонерской лодки «Ершъ» и продолжать на службѣ стрѣльбу изъ него тѣмъ же полнымъ зарядомъ въ 100 фунтовъ пороха.



Почти въ то же время и изъ 12-ти дюймовой пушки была произведена первая стрѣльба на заводѣ. Сдѣлано всего 3 выстрѣла зарядомъ въ 100 и 6 выстрѣловъ зарядомъ въ 126 фунтовъ обыкновеннаго призматическаго пороха. При послѣднихъ выстрѣлахъ оказалось, что обыкновенный порохъ развиваетъ чрезвычайно большія давленія газовъ въ каналѣ (отъ 3,650 до 4,420 атмосферъ), совершенно несообразныя съ давленіями въ 11-ти дюймовой пушкѣ, достигавшими лишь 2,500 атмосферъ. Хотя пробное 12-ти дюймовое орудіе выдержало 6 выстрѣловъ при такихъ громадныхъ давленіяхъ, но допустить дальнѣйшую стрѣльбу изъ него этимъ порохомъ оказывалось невозможнымъ, и потому рѣшено было обратиться къ присканію, соотвѣтствующаго этому калибру орудій, сорта пороха. Стрѣльба съ этою цѣлью изъ 12-ти дюймовой пушки англійскимъ, шведскимъ и охтенскимъ порохомъ, плотностью въ 1,75, была произведена въ слѣдующемъ году, для чего орудіе установлено на фортѣ «Константинъ» въ Кронштадтѣ, такъ какъ въ Петербургѣ не оказалось пригоднаго для этого мѣста. Всего при этой пробѣ было сдѣлано 82 выстрѣла, и подвергать 12-ти дюймовую пушку дальнѣйшему испытанію продолжительною стрѣльбою не считалось нужнымъ изъ убѣжденія, что прочность ея болѣе чѣмъ достаточна. Вслѣдъ затѣмъ означенное орудіе поступило на корабль «Петръ Великій» вмѣстѣ съ тремя пушками того же калибра, приготовленными для его вооруженія.

Послѣ этихъ пробъ, обуховскій заводъ приступилъ

къ валовой выдѣлкѣ орудій 11-ти и 12-ти дюймовыхъ, для флота, а въ 1874 году получилъ заказъ на *семьдесятъ три* 11-ти дюймовыя пушки для сухопутной артиллеріи и вскорѣ затѣмъ еще на *тридцать* такихъ же орудій.

Одно 12-ти дюймовое орудіе, вполне отдѣланное, было послано на вѣнскую всемірную выставку 1873 года. Наибольшее орудіе, выставленное тамъ же заводомъ Круппа, было тоже 12-ти дюймаго калибра. Такимъ образомъ на вѣнской выставкѣ 1873 года, чрезъ 10 лѣтъ со времени основанія обуховскаго завода, наибольшія и притомъ одинаковыхъ размѣровъ и одинаковаго достоинства пушки были выставлены заводами Круппа и обуховскимъ.

Снабженіе орудій внутренними трубами.

Вслѣдъ затѣмъ обуховскимъ заводомъ сдѣланъ совершенно новый и чрезвычайно важный по своимъ послѣдствіямъ шагъ въ орудійномъ производствѣ. Это примѣненіе стальныхъ внутреннихъ трубъ, которыя безъ особаго труда могутъ быть вставляемы въ орудія и вынимаемы изъ нихъ. Разработка этой идеи, въ примѣненіи къ орудіямъ заряжающимся съ казенной части, принадлежитъ начальнику обуховскаго завода и генералъ-маіору Мусселиусу.

Полная возможность примѣненія этого проекта была подтверждена первоначально стрѣльбою изъ 6-ти дюймовой забракованной пушки, исправленной посредствомъ вставленной внутрь трубы. Въ продолженіи этого опыта труба неоднократно вынималась и снова вставлялась въ орудіе, и въ ней не оказалось никакихъ



поврежденій. Вслѣдъ затѣмъ, такимъ же способомъ была исправлена и испытана первая 9-ти дюймовая пушка обуховскаго завода, изъ которой до вставленія внутренней трубы было уже сдѣлано 765 выстрѣловъ; потомъ, съ трубою, она выдержала еще 455 выстрѣловъ безъ всякихъ поврежденій. Эта 9-ти дюймовая пушка, вмѣстѣ съ вышеупомянутою 6-ти дюймовою, были отправлены на Филадельфійскую выставку 1876 года, какъ доказательство замѣчательнаго усовершенствованія въ конструкціи заряжающихся съ казенной части стальныхъ орудій, разработаннаго и выполненнаго русскимъ сталепушечнымъ заводомъ.

Въ настоящее время новыя орудія всѣхъ калибровъ изготовляются уже съ внутренними трубами.

Дѣйствительно, этотъ способъ снабженія стальныхъ орудій внутренними трубами представляетъ много и притомъ весьма существенныхъ выгодъ. Такъ, онъ даетъ возможность, безъ затрудненій и безъ большихъ затратъ, исправлять стальные орудія по мѣрѣ разгоранія въ нихъ каналовъ, послѣ чего онѣ становятся еще лучше, такъ какъ внутреннія трубы увеличиваютъ прочность пушекъ. По этому же способу можно изготовлять вполне надежныя орудія не изъ цѣльныхъ болванокъ, а изъ двухъ, трехъ частей, такъ что уже нѣтъ надобности отливать и проковывать сразу слишкомъ большія массы стали, что сопряжено съ важными техническими затрудненіями. Кромѣ того, способъ этотъ даетъ возможность значительно улучшить качество стали въ орудіяхъ, такъ какъ наиболѣе

слабый металл, находящийся обыкновенно ближе къ оси болванки, высверливается значительно больше чѣмъ это дѣлалось обыкновенно, и замѣняется сравнительно тонкою трубою, которой гораздо легче придать отличныя качества, а при лучшихъ качествахъ стали въ каналѣ, износъ орудій происходитъ медленнѣе и служба пушекъ становится продолжительнѣе. Наконецъ, при возможности замѣнять одну трубу другою, уже нѣтъ затрудненій мѣнять систему нарезовъ въ существующихъ орудіяхъ и даже нѣсколько удлинить ихъ, когда въ томъ представляется надобность.

Составная душка.

Возможность изготовленія достаточно прочныхъ орудій большого калибра не изъ цѣлыхъ, а изъ составныхъ стволовъ, подтверждена произведенною уже пробой надъ разорвавшимся 11-ти дюймовымъ орудіемъ Круппа, исправленнымъ на обуховскомъ заводѣ слѣдующимъ образомъ: къ оставшейся цѣлою казенной части присоединена новая дульная часть; затѣмъ каналъ разсверленъ и внутрь вставлена труба, а мѣсто соединенія двухъ частей орудія скрѣплено кольцами. До настоящаго времени изъ этого орудія сдѣлано, безъ всякихъ въ немъ поврежденій, 212 выстрѣловъ, изъ которыхъ 158 зарядами отъ 100 до 128 фунтовъ пороха, тогда какъ изъ орудій Круппа, той же конструкции какой было и это орудіе до его разрыва, стрѣляютъ зарядомъ только въ 91½ фунтъ.

Въ послѣднюю войну была сдѣлана вполне удачная попытка воспользоваться этимъ способомъ для



приготовленія сильнаго осаднаго орудія, не затрудняя перевозку его слишкомъ большимъ вѣсомъ. Для этой цѣли обуховскій заводъ изготовилъ 8-ми дюймовую пушку, свободно разбирающуюся на три части, изъ которыхъ вѣсъ наиболѣе тяжелой не превышалъ 177 пудовъ. Орудіе это было доставлено разобраннымъ въ Журжево, а оттуда на батарею въ Слободзеѣ, гдѣ собрано и установлено на мѣсто въ три часа времени. Дѣйствіе изъ этого орудія оказалось превосходнымъ. По той же системѣ была сдѣлана еще одна 9-ти дюймовая мортира, которая также была доставлена на Дунай, но за переходомъ нашей арміи за Балканы, осталась безъ употребленія. Готовится также одна горная разборная пушка, для пробы.

Изготавливаемый заводомъ двѣ пробныя 16-ти дюймовыя пушки, вѣсомъ въ 5,000 пудовъ каждая, дѣлаются также не изъ цѣлаго ствола, а изъ трехъ составныхъ частей. Именно, благодаря примѣненію этой системы, оказалось возможнымъ приступить къ изготовленію столь тяжелыхъ орудій, не увеличивая имѣемыхъ сталелитейныхъ средствъ завода, на что потребовались бы значительныя затраты капитала и времени.

Въ концѣ 1877 года, обуховскій заводъ получилъ отъ сухопутнаго артиллерійскаго вѣдомства нарядъ на приготовленіе 1,700 полевыхъ дальнобойныхъ пушекъ, 9-ти и 4-хъ фунтоваго калибровъ. Орудія эти изготавливаются по новой конструкціи, основанной также на вставленіи внутреннихъ трубъ и совершенно отличающейся отъ той конструкціи, по которой заводъ Крупна

Изготовленіе  
пробныхъ 16-ти  
дюймовыхъ пу-  
шекъ.

Изготовленіе  
1,700 орудій для  
полевой артилле-  
рии.

готовить тѣхъ же калибровъ орудія для полевой артиллеріи.

Для быстрого и вполнѣ удовлетворительнаго выполненія столь значительнаго заказа, признано было необходимымъ устроить отдѣльную новую мастерскую, которая выстроена и снабжена механическими станками, со всѣми новѣйшими въ нихъ усовершенствованіями, способствующими чрезвычайно точной и однообразной отдѣлкѣ пушекъ. Новая мастерская окончена и работы въ ней начаты въ 1879 году, а къ концу этого года уже было отдѣлано до ста 4-хъ фунтовыхъ орудій и находилось въ работѣ около *шестисотъ*.

Современное  
состояніе завода  
и побочная его  
производства.

Въ настоящее время можно уже безъ всякаго преувеличенія сказать, что въ теченіи *пятнадцати* лѣтъ ближайшаго завѣдыванія морскаго вѣдомства обуховскимъ заводомъ, состоявшаго все это время подъ управленіемъ одного и того же начальника, флигель-адъютанта капитана 1-го ранга Колокольцова, заводъ этотъ совершенно достигъ той цѣли, которая была поставлена при его основаніи: онъ снабжаетъ какъ морскую, такъ и сухопутную нашу артиллерію, вполнѣ благонадежными и современными орудіями всѣхъ калибровъ, начиная отъ 4-хъ фунтовыхъ пушекъ, для конныхъ батарей, вѣсомъ 22 пуда, до 12-ти дюймовыхъ орудій вѣсомъ въ 2,300 пудовъ. Онъ изготовляетъ пробныя 16-ти дюймовыя пушки, и нѣтъ сомнѣнія, что орудія эти будутъ также удачны, какъ и предыдущія. Въ отношеніи достоинства выдѣлываемыхъ пушекъ обуховскій заводъ стоитъ совершенно на одномъ уровнѣ



съ самыми лучшими изъ иностранныхъ пушечныхъ заводовъ и можетъ похвалиться передъ ними тѣмъ, что ни одно изъ болѣе тысячи уже сданныхъ имъ орудій не разорвалось на службѣ. Наконецъ, обуховскій заводъ обладаетъ всѣми средствами для самостоятельнаго совершенствованія конструкции и выдѣлки артиллерійскихъ орудій, не отставая и въ этомъ отношеніи отъ успѣховъ артиллерійской техники въ другихъ странахъ.

Кромѣ выдѣлки пушекъ, составляющей главную цѣль устройства обуховскаго завода, на немъ по мѣрѣ потребности водворялись и другія производства, нужныя для военного дѣла. Такъ, въ 1870 году установлена выдѣлка стальныхъ снарядовъ; въ 1871 году введено производство стальныхъ стволовъ съ коробками для малокалиберныхъ винтовокъ; съ 1873 года началось приготовленіе желѣзныхъ пушечныхъ станковъ, какъ для морской, такъ и для сухопутной артиллеріи; а въ послѣднее время готовятъ и воздушные резервуары для минъ Уайтхеда.

Преслѣдуя неуклонно главную цѣль основанія обуховскаго сталелитейнаго завода: освобожденіе пушечнаго производства изъ зависимости иностранныхъ заводовъ, морское министерство не могло упускать изъ виду постоянное расширеніе употребленія стали въ желѣзнодорожномъ, машинномъ и кораблестроительномъ дѣлѣ. Въ видахъ упроченія положенія обуховскаго завода въ будущемъ, нельзя ограничиваться исключительно расчетомъ на правительственные заказы

предметовъ чисто военного дѣла, а необходимо дать возможно большее развитіе производству стальныхъ издѣлій, требующихся для надобностей промышленныхъ. Поэтому, морское вѣдомство старалось вводить и по мѣрѣ возможности поддерживать на обуховскомъ заводѣ производство такихъ издѣлій. Такъ, въ 1865 году, какъ только наши желѣзныя дороги, по примѣру заграничныхъ, начали употреблять стальные шины и оси, на обуховскомъ заводѣ установлено производство шинъ, колесъ и осей для вагоновъ, тендеровъ и локомотивовъ, а также и главныхъ частей для большихъ паровыхъ машинъ. Вскорѣ, вслѣдствіе быстро развившейся конкуренціи заграничныхъ заводовъ, удешевившихъ производство подобныхъ издѣлій замѣною дорогой тигельной стали, сталью, добываемою болѣе дешевыми способами, и обуховскій заводъ ввелъ у себя способы выдѣлки стали Сименса-Мартена и Бессемера. Въ видахъ возможнаго уменьшенія расхода каменнаго угля и кокса, выписываемыхъ изъ заграницы, а также и дровъ, требующихся для завода въ значительномъ количествѣ, часть сталелитейной передѣлана, въ 1872 году, для плавки стали въ тигляхъ въ газовыхъ печахъ, а также и нагрѣвательныя печи передѣланы въ газовыя. Передѣлки эти дали возможность, вмѣсто каменнаго угля, кокса и дровъ, употреблять торфъ, хотя крайняя незначительность торфянаго производства близъ Петербурга еще пока лишаетъ заводъ возможности пользоваться этимъ дешевымъ топливомъ, въ тѣхъ размѣрахъ, какъ было бы желательно.



Сталь, выплавляемая изъ печей Сименса-Мартена и по способу Бессемера, идетъ нынѣ уже не только на выдѣлку такъ называемой коммерческой стали, но по достоинствамъ своимъ оказывается вполне пригодною для скрѣпляющихъ колецъ къ орудіямъ, для ружейныхъ стволовъ и для прокатки въ листы. Послѣдній сортъ стали, листовой, находятъ себѣ все новыя и новыя примѣненія. Такъ, она идетъ уже на паровые котлы, на постройку судовъ, а въ будущемъ предвидится еще большая потребность въ листовой стали во всѣхъ тѣхъ постройкахъ, гдѣ требуется особая прочность, при возможно меньшемъ вѣсѣ матеріала. Морскимъ вѣдомствомъ употреблена обуховская сталь на паровые котлы для четырехъ клиперовъ и на корпусъ одного клипера, а также и для миноносокъ. Въ послѣднее время произведенные въ Англіи опыты надъ броневыми плитами, изготовленными по особому способу на половину изъ желѣза и на половину изъ стали, указали на весьма хорошія качества такихъ плитъ. Обуховская сталь также можетъ быть примѣнена и къ этому новому дѣлу.

Въ помѣщаемой ниже таблицѣ показаны количество и стоимость издѣлій, какъ военныхъ, такъ и промышленныхъ, выполненныхъ обуховскимъ сталелитейнымъ заводомъ со времени его основанія по 1880 годъ.

Количество и стоимость издѣлій, выполненныхъ уже заводомъ.

| Наименованіе предметовъ.                              | Для морской артиллеріи. |            |           | Для сухопутной артиллеріи. |            |           |
|-------------------------------------------------------|-------------------------|------------|-----------|----------------------------|------------|-----------|
|                                                       | Заказано<br>число.      | Исполнено. |           | Заказано<br>число.         | Исполнено. |           |
|                                                       |                         | Число.     | На сумму. |                            | Число.     | На сумму. |
| I.                                                    |                         |            |           |                            |            |           |
| Пушки в заряжающихся<br>съ казенной части.            |                         |            |           |                            |            |           |
| 16 д. отдѣланныхъ . . .                               | 2                       | —          | —         | —                          | —          | —         |
| 12 — — . . .                                          | 12                      | 8          | 600,000   | —                          | —          | —         |
| 11 — — . . .                                          | 23                      | 12         | 672,000   | 103                        | 64         | 3.584,000 |
| 9 — — . . .                                           | 15                      | 13         | 413,398   | 47                         | 37         | 1.254,740 |
| 9 д. безъ отдѣлки . . .                               | —                       | —          | —         | 40                         | 40         | 1.168,140 |
| 8 д. длинныхъ отдѣлан-<br>ныхъ . . . . .              | 78                      | 63         | 1.271,096 | —                          | —          | —         |
| 8 д. короткихъ безъ от-<br>дѣлки . . . . .            | —                       | —          | —         | 70                         | 70         | 796,000   |
| 6 д. отдѣланныхъ . . .                                | 137                     | 123        | 1.288,966 | —                          | —          | —         |
| 24-хъ ф. осадныхъ и крѣ-<br>постныхъ, отдѣланныхъ . . | —                       | —          | —         | 24                         | —          | —         |
| 24-хъ ф. безъ отдѣлки . .                             | —                       | —          | —         | 144                        | 110        | 692,925   |
| 9-ти ф. отдѣланныхъ . .                               | 139                     | 88         | 222,950   | 355                        | —          | —         |
| 9-ти ф. безъ отдѣлки . .                              | —                       | —          | —         | 180                        | —          | —         |
| 4-хъ р. отдѣланныхъ . .                               | 206                     | 182        | 274,002   | 449                        | 87         | 131,540   |
| 4-хъ ф. безъ отдѣлки . .                              | —                       | —          | —         | 720                        | 218        | 335,655   |
| 3-хъ ф. отдѣланныхъ . .                               | 1                       | 1          | 1,200     | —                          | —          | —         |
| 2 1/2 д. отдѣланныхъ . .                              | —                       | —          | —         | 4                          | 4          | 10,000    |



| Наименованіе предметовъ                      | Для морской артиллеріи. |            |           | Для сухопутной артиллеріи. |            |           |
|----------------------------------------------|-------------------------|------------|-----------|----------------------------|------------|-----------|
|                                              | Заказано<br>число.      | Исполнено. |           | Заказано<br>число.         | Исполнено. |           |
|                                              |                         | Число.     | На сумму. |                            | Число.     | На сумму. |
| II.                                          |                         |            |           |                            |            |           |
| Пушекъ заряжающихся<br>съ дула. . . . .      | 40                      | 40         | 39,405    | —                          | —          | —         |
| III.                                         |                         |            |           |                            |            |           |
| Мортиръ заряжающихся<br>съ казенной части.   |                         |            |           |                            |            |           |
| 11 д. безъ отдѣлки . . .                     | —                       | —          | —         | 1                          | 1          | 19,094    |
| 9 д. отдѣланныхъ. . . .                      | —                       | —          | —         | 42                         | 16         | 148,544   |
| 9 д. безъ отдѣлки . . . .                    | —                       | —          | —         | 1                          | 1          | 10,909    |
| 8 д. — . . . .                               | —                       | —          | —         | 86                         | 83         | 510,603   |
| Итого новыхъ орудій .                        | 653                     | 530        | 4,801,017 | 2,266                      | 731        | 8,662,150 |
| IV.                                          |                         |            |           |                            |            |           |
| Орудій передѣланныхъ и<br>исправленныхъ.     |                         |            |           |                            |            |           |
| 11 д. пушекъ Круппа . .                      | —                       | —          | —         | 1                          | 1          | 25,000    |
| 8 д. — — . . . .                             | 52                      | 52         | 532,396   | 1                          | 1          | ,000      |
| 11 д. пушекъ обуховскаго<br>завода . . . . . | 1                       | 1          | 6,650     | —                          | —          | —         |
| 9 д. пушекъ обуховскаго<br>завода . . . . .  | 1                       | 1          | 4,330     | 1                          | 1          | 4,330     |
| 8 д. пушекъ обуховскаго<br>завода . . . . .  | 2                       | 2          | 10,000    | —                          | —          | —         |
| 6 д. пушекъ обуховскаго<br>завода . . . . .  | 21                      | 21         | 84,110    | —                          | —          | —         |

| Наименованіе предметовъ.                          | Для морской артиллеріи. |            |           | Для сухопутной артиллеріи. |            |           |
|---------------------------------------------------|-------------------------|------------|-----------|----------------------------|------------|-----------|
|                                                   | Заказано<br>число.      | Исполнено. |           | Заказано<br>число.         | Исполнено. |           |
|                                                   |                         | Число.     | На сумму. |                            | Число.     | На сумму. |
| 8 д. короткая пушка передѣлана въ разборную . . . | —                       | —          | —         | 1                          | 1          | 6,173     |
| 9 д. мортира передѣлана въ разборную . . . . .    | —                       | —          | —         | 1                          | 1          | 6,086     |
| 3-хъ пудов. чугунная пушка.                       | —                       | —          | —         | 1                          | 1          | 15,000    |
| 60-ти ф. чугунная пушка .                         | —                       | —          | —         | 1                          | 1          | 11,250    |
| Итого передѣланныхъ орудій . . . . .              | 77                      | 77         | 637,486   | 7                          | 7          | 71,839    |
| V.                                                |                         |            |           |                            |            |           |
| Станковъ орудійныхъ и лафетовъ.                   |                         |            |           |                            |            |           |
| Для 12 д. пушекъ . . . . .                        | 5                       | 5          | 93,276    | —                          | —          | —         |
| — 11 — . . . . .                                  | 8                       | 8          | 139,606   | 17                         | 17         | 208,915   |
| — 9 д. мортиръ . . . . .                          | —                       | —          | —         | 134                        | 134        | 549,400   |
| — 8 д. пушекъ системы Эботта . . . . .            | 32                      | 32         | 295,300   | —                          | —          | —         |
| Для 8 д. пушекъ системы Чернова . . . . .         | 13                      | 9          | 94,595    | —                          | —          | —         |
| Для 4-хъ ф. пушекъ сист. англійской. . . . .      | 35                      | 35         | 68,460    | —                          | —          | —         |
| Для 4-хъ ф. пушекъ сист. Пестича . . . . .        | 59                      | 59         | 74,240    | —                          | —          | —         |
| Для 2 1/2 д. пушекъ Барановскаго . . . . .        | —                       | —          | —         | 6                          | 6          | 8,527     |
| Итого станковъ . . . . .                          | 152                     | 148        | 765,477   | 157                        | 157        | 766,842   |



| Наименование предметов.                            | Для морской артиллерии. |            |           | Для сухопутной артиллерии. |            |            |
|----------------------------------------------------|-------------------------|------------|-----------|----------------------------|------------|------------|
|                                                    | Заказано<br>число.      | Исполнено. |           | Заказано<br>число.         | Исполнено. |            |
|                                                    |                         | Число.     | На сумму. |                            | Число.     | На сумму.  |
| VI.                                                |                         |            |           |                            |            |            |
| Снарядовъ стальныхъ.                               |                         |            |           |                            |            |            |
| 11 дюймовыхъ. . . . .                              | 3,800                   | 24         | 7,944     | —                          | —          | —          |
| 9 дюймовыхъ. . . . .                               | 2,800                   | 1,934      | 357,790   | —                          | —          | —          |
| 8 дюймовыхъ. . . . .                               | 3,400                   | 2,738      | 342,250   | —                          | —          | —          |
| Итого снарядовъ . . .                              | 10,000                  | 4,696      | 707,984   | —                          | —          | —          |
| VII.                                               |                         |            |           |                            |            |            |
| Ствольныхъ стальныхъ для<br>ружей малаго калибра . | —                       | —          | —         | 175,000                    | 153,100    | 644,280    |
| VIII.                                              |                         |            |           |                            |            |            |
| Принадлежностей для<br>орудий . . . . .            | —                       | —          | —         | пудовъ.<br>22,500          | 22,500     | 243,680    |
| Итого . . . . .                                    | —                       | —          | 6,911,964 | —                          | —          | 10 388,791 |

Всего для морской и сухопутной артиллерий на . . 17.300,755 рублей.

Сверхъ того заводомъ изготовлено и сдано:

а) железнодорожныхъ принадлежностей:

шинъ 49,583 шт. на . . . . . 2.683,464 р.

осей 1,368 шт. — . . . . . 158,597 —

колесъ 1,944 паръ — . . . . . 472,401 —

б) Стали литой, валовъ и другихъ

издѣлій 70,823 пуда, на . . . . . 401,063 —

— 3 715,525 рублей.

А всего на сумму. . . . . 21.016,280 рублей.

Что касается опредѣленія будущаго положенія обуховскаго завода и его отношеній къ казнѣ и морскому вѣдомству, то можно сказать, что вопросы эти уже недалеки отъ своего разрѣшенія. Надъ разрѣшеніемъ ихъ трудится нынѣ учрежденная при морскомъ министерствѣ особая коммисія изъ представителей отъ министерствъ морскаго, военнаго, финансовъ и государственнаго контроля.

Понятіе о постепенномъ возрастаніи и затѣмъ уменьшеніи задолженности обуховскаго завода морскому вѣдомству, съ начала его постройки по 1877 годъ, даетъ слѣдующая таблица.

| Г О Д Ы.                                  | Отпущено заводу деньгами, металлами, механизмами, издѣліями и матеріалами. |                                | Принято отъ завода орудіями, снарядами, станками и разными издѣліями. |                                |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
|                                           | Рубли.                                                                     | Коп.                           | Рубли.                                                                | Коп.                           |
| Въ 1863 году . . .                        | 277,733                                                                    | 49                             | —                                                                     | —                              |
| — 1864 — . . .                            | 723,585                                                                    | 60 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 4,196                                                                 | 72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| — 1865 — . . .                            | 486,106                                                                    | 69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 10,316                                                                | 53 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |
| — 1866 — . . .                            | 723,267                                                                    | —                              | 19,822                                                                | 51                             |
| — 1867 — . . .                            | 568,433                                                                    | 72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 77,889                                                                | 83                             |
| — 1868 — . . .                            | 734,411                                                                    | 98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 93,325                                                                | 15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |
| — 1869 — . . .                            | 919,164                                                                    | 30 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 239,936                                                               | 31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| — 1870 — . . .                            | 722,021                                                                    | 40                             | 273,007                                                               | 43 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| — 1871 — . . .                            | 1.012,610                                                                  | 11 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 784,838                                                               | 97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| — 1872 — . . .                            | 562,845                                                                    | 53 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 549,048                                                               | 83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| — 1873 — . . .                            | 608,281                                                                    | 9                              | 705,574                                                               | 91                             |
| Съ 1 января 1874 по 1 май 1875 года . . . | 564,504                                                                    | 30                             | 1.389,349                                                             | 91                             |
| Съ 1 май 1875 по 1 май 1876 года . . .    | 290,913                                                                    | 42 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 402,477                                                               | 67                             |
| Съ 1 май 1876 по 1 января 1877 года . . . | 258,801                                                                    | 7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>  | 1.135,309                                                             | 88                             |



Обезпеченіемъ долга служить все недвижимое имущество завода въ зданіяхъ и механизмахъ, представляющее, по послѣднему отчету, къ 1 мая 1879 года, стоимость въ 3.724.590 рублей.

Въ теченіи послѣдняго десятилѣтія, дѣятельность морскаго вѣдомства по части артиллеріи была направлена главнымъ образомъ къ вооруженію судовъ, какъ существовавшихъ уже, такъ и строившихся вновь, стальными, наръзными, скрѣпленными кольцами орудіями того типа, который выработался къ концу шестидесятихъ годовъ, и того вѣса, который соотвѣтствовалъ конструкціи судовъ. При этомъ сила артиллерійскаго вооруженія по возможности увеличивалась: введеніемъ пушекъ 12-ти дюймовыхъ, замѣною орудій слабыхъ болѣе сильными, хотя и того же калибра, а также принятіемъ увеличенныхъ зарядовъ. Такъ, на новѣйшіе башенные броненосцы: корабль «Петръ Великій» и поповку «Вице-Адмиралъ Поповъ»—поставлены пушки 12-ти дюймового калибра. На башенныхъ фрегатахъ 9-ти дюймовыя пушки замѣнены 11-ти дюймовыми, и хотя при этомъ число орудій пришлось уменьшить вдвое, но дѣйствіе одного 11-ти дюймового снаряда на броненосное судно можетъ быть разрушительнѣе двухъ снарядовъ 9-ти дюймовыхъ, съ дистанцій болѣе дальнихъ. Это признается особенно важнымъ для башенныхъ фрегатовъ, выстроенныхъ въ началѣ введенія броненосныхъ судовъ, и потому имѣющихъ сравнительно слабую броню. 11-ти дюймовыя орудія, давая возможность наносить непріятелю

Вооруженіе судовъ съ 1870 по 1880 годъ.

пораженіе на значительно большихъ разстояніяхъ чѣмъ 9-ти дюймовыя, ставятъ слабо защищенное судно въ сравнительно лучшее положеніе. Того же 11-ти дюймоваго калибра орудія поставлены на первую поповку «Новгородъ» и признаны наиболѣе соотвѣтствующими для вооруженія новыхъ канонерскихъ лодокъ типа «Ершъ».

15-ти дюймовыя гладкостѣнные пушки на башенныхъ лодкахъ и на мониторахъ замѣнены: сначала передѣланными 9-ти дюймовыми, нарѣзными пушками, съ зарядомъ въ  $47\frac{1}{2}$  фунтовъ, а потомъ пушками того же калибра, но лучшей конструкціи, съ зарядомъ въ 52 фунта пороха.

8-ми дюймовыя нарѣзныя пушки, съ добавленіемъ 6-ти дюймовыхъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ нельзя или неудобно было ставить первыя, составили вооруженіе бортовыхъ броненосцевъ, новыхъ полуброненосныхъ фрегатовъ и неброненоснаго фрегата «Свѣтлана». Неброненосные корветы и клипера балтійскаго и черноморскаго флотовъ, какъ выстроенные въ прежнее время для гладкостѣнной артиллеріи, такъ и строившіеся вновь, получили 6-ти дюймовыя пушки съ добавленіемъ 9-ти и 4-хъ фунтовыхъ орудій. Такая же артиллерія поставлена и на морскія канонерскія лодки сибирской и каспійской флотилій.

По скрѣпленіи кольцами пушекъ 8-ми и 6-ти дюймовыхъ, оказалось возможнымъ увеличить боевые заряды для первыхъ съ  $31\frac{1}{2}$  до 35 фунтовъ, а для вторыхъ съ 16 до 20 фунтовъ.



Въ теченіи послѣдней войны, въ вооруженіе судовъ введены еще нарѣзные мортиры. Этотъ родъ орудій прежде всего былъ употребленъ для вооруженія легкихъ пароходовъ, взятыхъ отъ общества пароходства и торговли въ Черномъ морѣ, («Великій Князь Константинъ», «Владиміръ», «Аргонавтъ» и «Веста») и употреблявшихся для активной обороны, а также и на шкуны «Лебедь», «Утка» и «Коршунъ», принимавшія участіе въ атакѣ Сулина. Суда эти, по слабости конструкціи, не могли быть вооружены нарѣзными орудіями, способными съ успѣхомъ дѣйствовать противъ броненосцевъ, а потому на нихъ поставлены были 6-ти дюймовыя нарѣзные мортиры, полученныя отъ сухопутнаго артиллерійскаго вѣдомства, на береговыхъ лафетахъ. Мортиры эти, при незначительномъ вѣсѣ, въ 100 пудовъ, не обременяя судна, давали возможность дѣйствовать съ весьма значительныхъ разстояній, по палубамъ броненосцевъ и могли наносить имъ существенныя поврежденія. Такія же мортиры были поставлены и на яхту «Ливадія» и пароходъ «Эльборусъ», а также и на батарейные плоты, выстроенные въ военное время для защиты проходовъ у Очакова и Керчи. На болѣе сильный пароходъ «Россія», взятый отъ того же общества, была поставлена 9-ти дюймовая мортира (также полученная отъ сухопутнаго вѣдомства, на береговомъ лафетѣ), въ добавокъ къ *шести* 8-ми дюймовымъ и *тремъ* 6-ти дюймовымъ нарѣзнымъ пушкамъ, поставленнымъ на тотъ же пароходъ. Въ балтійскомъ флотѣ предназначено

\*

было, въ случаѣ военныхъ дѣйствій, поставить такіе же 9-ти дюймовыя мортиры на корабль «Петръ Великій», башенные фрегаты и нѣкоторыя батарейныя суда, но на станкахъ приспособленныхъ къ условіямъ дѣйствія съ судовъ. Произведенный лѣтомъ 1879 года опытъ вполне подтвердилъ возможность установки 9-ти дюймовыхъ мортиръ на этихъ судахъ. На фрегаты «Генералъ-Адмиралъ» и «Герцогъ-Эдинбургскій» предназначено поставить по одной мортирѣ 6-ти дюймового калибра.

Въ черноморскомъ флотѣ, на время войны, кромѣ мортиръ были поставлены также и 6-ти дюймовыя орудія на яхту «Ливадія» и 9-ти дюймовыя наръзные пушки на четыре бронированныя плавучія батареи, выстроенныя во время войны.

Взятые у Никополя турецкіе мониторы, наименованныя «Никополь» и «Сисово», вмѣсто бывшихъ на нихъ 14 сантиметровыхъ ( $5\frac{1}{2}$  дюймовыхъ) крупновскихъ пушекъ, получили 6-ти дюймовыя орудія обуховскаго завода.

Для вооруженія крейсеровъ, пріобрѣтенныхъ морскимъ вѣдомствомъ въ Америкѣ, а также и пароходовъ добровольнаго флота, пріобрѣтенныхъ на народныя пожертвованія, пришлось прибѣгнуть къ покупкѣ пушекъ отъ Круппа, въ виду тѣхъ особенныхъ обстоятельствъ, при которыхъ могло потребоваться поставить на эти суда артиллерию вдали отъ нашихъ портовъ и невозможности, въ этомъ случаѣ, выслать на нихъ орудія изъ Россіи. Но эти, пріобрѣтенныя отъ



Крупна, пушки, отличающіяся калибрами отъ нашихъ орудій и требующія снарядовъ другихъ размѣровъ чѣмъ наши снаряды, не предполагается нынѣ ставить на крейсера, главное назначеніе которыхъ плавать въ отдаленныхъ моряхъ, такъ какъ отличающаяся отъ общепринятой для вооруженія судовъ дальняго плаванія артиллерія лишила-бы ихъ возможности пополнять свои боевые запасы съ этихъ судовъ, или изъ портовъ Приморской области. Въ виду этого на крейсера ставятся 6-ти дюймовыя обуховскія пушки.

Въ настоящее время, уже всѣ боевыя суда нашего флота снабжены нарѣзными стальными пушками и сверхъ того въ портахъ начинаютъ образовываться запасы орудій, хотя еще въ весьма ограниченномъ размѣрѣ.

Общее число имѣющихся нынѣ въ морскомъ вѣдомствѣ стальныхъ нарѣзныхъ орудій, за исключеніемъ пробныхъ и подлежащихъ передѣлкѣ, показано въ слѣдующей таблицѣ:

Общее число  
стальныхъ ору-  
дій въ морскомъ  
вѣдомствѣ.

|                       | Обуховскихъ. | Крупновскихъ. | Итого. |
|-----------------------|--------------|---------------|--------|
| 12-ти дюймовыхъ . . . | 8            | —             | 8      |
| 11-ти — . . .         | 12           | 4             | 16     |
| 9-ти — . . .          | 11           | 30            | 41     |
| 8-ти — . . .          | 61           | 55            | 116    |
| 6-ти — . . .          | 117          | 28            | 145    |
| 9-ти фунтовыхъ . . .  | 87           | 18            | 105    |
| 4-хъ — . . .          | 202          | 53            | 255    |
| Итого . . .           | 498          | 188           | 686    |

Если сравнить нынѣшнее вооруженіе судовъ этими орудіями съ вооруженіемъ бывшимъ на судахъ въ 1861 году, до начала броненоснаго судостроенія, то оказывается:

|                                                                 | въ 1861 г. | въ 1879 г. |
|-----------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Состояло орудій всѣхъ калибровъ . . . . .                       | 2,070      | 686        |
| Однимъ залпомъ изъ этихъ орудій выбрасывается металла . . . . . | 2,505 п.   | 1,790 п.   |
| Среднимъ числомъ на орудіе . . . . .                            | 48,5 ф.    | 104,4 ф.   |
| Для этого залпа потребно пороха . . . . .                       | 486 п.     | 353 п.     |
| Среднимъ числомъ на орудіе . . . . .                            | 9,41 ф.    | 20,6 ф.    |

Такимъ образомъ, за послѣднія 18 лѣтъ, средній вѣсъ выбрасываемаго снаряда возросъ на 56 фунтовъ, а средній вѣсъ заряда на 11 фунтовъ пороха.

Нарѣзные орудія, составляющія нынѣшнее вооруженіе нашихъ судовъ, по разрушительному дѣйствію на броню не уступаютъ орудіямъ тѣхъ же калибровъ, находящимся на судахъ иностранныхъ флотовъ. Наши орудія способны пробивать борта броненосныхъ судовъ покрытые желѣзными плитами слѣдующей толщины:

| Калибръ орудій.         | Толщина пробиваемой брони съ разстоянія |                     |
|-------------------------|-----------------------------------------|---------------------|
|                         | 400 саж.<br>дюйм:                       | 1,000 саж.<br>дюйм: |
| 6-ти дюймовая . . . . . | въ 4,43                                 | въ 3,10             |
| 8-ми — . . . . .        | « 6,97                                  | « 5,31              |
| 9-ти — . . . . .        | « 8,62                                  | « 6,59              |
| 11-ти — . . . . .       | « 13,01                                 | « 10,78             |
| 12-ти — . . . . .       | « 14,92                                 | « 12,63             |



Съ начала семидесятыхъ годовъ, какъ въ иностран-  
ныхъ флотахъ, такъ и у насъ, стали обращать особое  
вниманіе на приспособленіе къ гребнымъ и паровымъ  
шлюпкамъ подводныхъ минъ для атаки большихъ  
военныхъ судовъ. Въ виду этого необходимо было  
принимать мѣры къ защитѣ судовъ противъ такихъ  
нападеній. Отъ дѣйствія по приближающимся шлюп-  
камъ изъ большихъ судовыхъ орудій нельзя ожи-  
дать успѣха, какъ по малочисленности этихъ орудій  
на каждомъ суднѣ и медленности стрѣльбы изъ нихъ,  
такъ и по трудности попаданія въ двигающіеся цѣли,  
столь малыхъ размѣровъ какъ шлюпки. Дѣйствіе изъ  
ружей или изъ картечицъ, стрѣляющихъ ружейными  
патронами, также не могло принести существенной  
пользы, такъ какъ ружейными пулями невозможно  
уничтожить шлюпку въ короткій промежутокъ вре-  
мени подхода ея къ кораблю; находящіеся же на  
шлюпкахъ люди всегда защищены отъ ружейнаго  
огня болѣе или менѣе удовлетворительно. Въ виду  
этого признано необходимымъ ставить на суда пушки  
спеціально для защиты отъ минныхъ шлюпокъ. На  
нашемъ флотѣ для этой цѣли употреблялись сначала  
наръзные пушки 4-хъ фунтоваго калибра, устанавли-  
ваемые на станкахъ, приспособленныхъ для очень  
большихъ угловъ возвышенія и пониженія, чтобы  
можно было открывать стрѣльбу по шлюпкамъ съ  
возможно дальняго разстоянія и преслѣдовать ихъ  
вплоть до борта своего корабля. Пушки эти устанавли-  
ваются по бортамъ судовъ, на башняхъ, на палубахъ

Введеніе ору-  
дій для дѣйствія  
противъ минонос-  
ныхъ шлюпокъ.

и даже на особыхъ площадкахъ, устраиваемыхъ за бортомъ, словомъ, гдѣ оказывается удобное для этого мѣсто, смотря по конструкціи судна.

4-хъ фунтовыхъ орудія представляли достаточную защиту противъ обыкновенныхъ паровыхъ шлюпокъ, двигающихся сравнительно медленно, но съ введеніемъ для минныхъ атакъ особаго типа миноносокъ, съ быстрымъ ходомъ, нельзя уже рассчитывать на вполне успешное дѣйствіе этихъ орудій, стрѣляющихъ сравнительно медленно, и потому всюду обращено вниманіе на такъ называемыя скорострѣльныя пушки, стрѣляющія готовыми металлическими патронами, и устанавливаемыя такъ, что могутъ дѣйствовать безъ отката. Это послѣднее условіе при стрѣльбѣ по быстродвижущимся шлюпкамъ представляется весьма важнымъ, такъ какъ даетъ возможность постоянно слѣдить орудіемъ за цѣлью. У насъ испытаны скорострѣльныя орудія *двухъ* типовъ, изъ которыхъ къ первому относятся пушки Энгстрема,  $1\frac{3}{4}$  дюймового калибра, и пушки Барановскаго,  $2\frac{1}{2}$  дюймового калибра, имѣющія одинъ стволъ и заряжающіяся для cadaго выстрѣла отдѣльно; а ко второму относятся, *четырехствольная* картечница Пальмкранца, 1 дюймового калибра, и *пятиствольная* пушка-револьверъ Гочкиса,  $1\frac{1}{2}$  дюймового калибра. Эти послѣднія заряжаются и стрѣляютъ посредствомъ механическихъ приспособленій и потому имѣютъ предъ первыми значительное преимущество въ быстротѣ стрѣльбы, уступая имъ въ вѣсѣ снарядовъ.

Въ кампанію 1879 года, на судахъ балтійскаго



флота были произведены сравнительные опыты надъ скорострѣльными пушками Энгстрема, Пальмкранца и Гочкиса, съ цѣлью опредѣлить, которое изъ этихъ орудій окажется наиболѣе соотвѣтствующимъ цѣли. Пушки Барановскаго не могли принять участія въ этихъ опытахъ, за неимѣніемъ еще для нихъ такихъ станковъ, чтобы можно было стрѣлять безъ отката.

Главные элементы испытанныхъ пушекъ слѣдующіе:

|                 | Энгстрема. | Гочкиса.   | Пальмкранца. |
|-----------------|------------|------------|--------------|
| Калибръ . . .   | 1,75 д.    | 1,45 д.    | 1 д.         |
| Вѣсъ орудія . . | 6 п. 2 ф.  | 13 п. 5 ф. | 12 п. 5 ф.   |
| Вѣсъ заряда . . | 19½ зол.   | 19 зол.    | 8 зол.       |
| — снаряда . .   | 2 ф. 25 з. | 1 ф. 21 з. | 59 —         |

Число выстрѣловъ въ минуту безъ

|                  |    |    |      |
|------------------|----|----|------|
| прицѣливанія . . | 12 | 32 | 120. |
|------------------|----|----|------|

На основаніи результатовъ этихъ опытовъ, предпочтеніе отдано пушкамъ Гочкиса, какъ по простотѣ устройства и мѣткости стрѣльбы, такъ и по исполнѣ достаточному для существеннаго поврежденія миноносныхъ шлюпокъ вѣсу снаряда. Пушки Энгстрема уступаютъ въ мѣткости и быстротѣ стрѣльбы, а пушки Пальмкранца въ мѣткости и вѣсѣ снарядовъ.

Установка этого рода орудій на судахъ высокобортныхъ представляетъ нѣкоторыя неудобства къ тому, чтобы слѣдить за приближающеюся шлюпкою, когда она находится уже на близкихъ разстояніяхъ отъ борта и когда приходится придавать орудію уголъ склоненія. Для устраненія этого, по указанію Его

Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, была испытана установка скорострѣльныхъ пушекъ въ особомъ желѣзномъ ящикѣ, въ которомъ орудіе съ прислугою спускается къ самому горизонту воды и можетъ въ этомъ положеніи дѣйствовать по шлюпкамъ съ несравненно большимъ удобствомъ. Приспособленіе это оказалось вполнѣ удобнымъ.

Скорострѣльныя пушки пріобрѣтались для флота по мѣрѣ ихъ появленія и въ настоящее время мы имѣемъ:

|                            |    |
|----------------------------|----|
| пушекъ Энгстрема . . . . . | 68 |
| — Пальмкранца . . . . .    | 35 |
| — Гочкиса . . . . .        | 5  |

Итого . . . 108

требуется же ихъ для снабженія нынѣ существующихъ судовъ 250.

Послѣднія усо-  
вершенствованія  
въ конструкціи  
орудій.

Въ отношеніи самыхъ послѣднихъ усовершенствованій въ судовыхъ орудіяхъ, стремленіе къ увеличенію калибровъ, какъ кажется, достигло уже своихъ предѣловъ въ наѣзныхъ орудіяхъ 16-ти и 17-ти дюймовыхъ. Хотя въ Англіи предполагаютъ идти далѣе и составлены уже проекты орудій отъ 19-ти до 26-ти дюймовъ, но слишкомъ большой вѣсъ этихъ орудій, а также ихъ снарядовъ и зарядовъ, обусловливаетъ ограниченіе числа пушекъ на судахъ, или требуетъ судовъ слишкомъ большихъ размѣровъ. Да и стрѣльба изъ такихъ гигантскихъ орудій несомнѣнно будетъ медленна. Въ послѣднее время въ артиллеріи явилось



новое стремленіе,—взамѣнъ дальнѣйшаго увеличенія калибровъ и вѣса орудій, усиливать дѣйствіе пушекъ существующихъ калибровъ, посредствомъ увеличенія начальныхъ скоростей снарядовъ, которое обусловливается надлежащимъ подборомъ сорта пороха соотвѣтственно калибрамъ орудій, а также и соотвѣтственнымъ измѣненіемъ въ устройствѣ каморъ, нарѣзовъ и снарядовъ. Сначала были введены, такъ называемыя, дальнобойныя орудія, которыя, при одинаковомъ съ обыкновенными пушками калибрѣ, стрѣляли гораздо большими зарядами и снарядами съ мѣдными поясками. Такія орудія 9-ти и 4-хъ фунтоваго калибра приняты у насъ, какъ для полевой, такъ и для морской артиллеріи, и изготовляются обуховскимъ заводомъ. Тѣ же основанія примѣнены и къ приготавливаемымъ 11-ти дюймовымъ пушкамъ, а также постепенно примѣняются къ орудіямъ всѣхъ прочихъ калибровъ. Но вслѣдъ за этимъ артиллерійскою техникою дѣлается еще шагъ впередъ. На опытахъ, произведенныхъ въ Англіи въ 1878 году, при стрѣльбѣ изъ 6-ти и 8-ми дюймовыхъ пушекъ Армстронга, достигли начальныхъ скоростей снаряда превышающихъ 2,000 футъ въ секунду. При такихъ скоростяхъ, 6-ти дюймовая пушка, вѣсомъ въ 242 пуда, можетъ пробить такую-же броню, какъ 9-ти дюймовая пушка вѣсомъ въ 745 пудовъ; а 8-ми дюймовая пушка, вѣсомъ въ 700 пудовъ, можетъ пробить такой же толщины броню, какъ 12-ти дюймовая пушка, вѣсомъ въ 2,170 пудовъ. Новыя 11-ти дюймовыя пушки Армстронга, въ 35 тоннъ вѣ-

сомъ, поставленные на канонерскія лодки, выстроенныя въ Англіи для китайскаго правительства, стрѣляютъ зарядомъ въ 260 и снарядомъ въ 594 фунта. Начальная скорость достигаетъ при этомъ 1,820 футъ и даетъ живую силу на 15% большую, чѣмъ 12½ дюймовыя англійскія же пушки, вѣсомъ въ 38 тоннъ. Въ 1879 году заводъ Круппа достигъ такихъ же громаднѣхъ начальныхъ скоростей при стрѣльбѣ изъ орудій 6-ти, 9-ти и даже 16-ти дюймаго калибра. У насъ также начато въ 1878 году испытаніе 6-ти дюймовой обуховской пушки усиленными зарядами, и при предварительныхъ опытахъ, безъ всякой передѣлки орудія, однимъ подборомъ надлежащаго сорта пороха, достигнута уже начальная скорость въ 1,690 футъ. Для дальнѣйшей стрѣльбы орудіе это должно быть передѣлано, именно: его надо удлиннить на 2½ фута, вставить въ каналъ трубу и измѣнить внутреннее устройство орудія сообразно требованіямъ стрѣльбы снарядами новаго образца. Обуховскій заводъ исполняетъ нынѣ эту передѣлку и вслѣдъ за тѣмъ опыты будутъ продолжаться. На основаніи результатовъ этихъ опытовъ будутъ уже составлены чертежи новыхъ орудій всѣхъ калибровъ до 16-ти дюймаго включительно. Практикуемый обуховскимъ заводомъ способъ вставленія внутреннихъ трубъ даетъ полную надежду, что можно будетъ всѣ имѣющіяся у насъ стальные наръзные пушки передѣлать постепенно по новому образцу, значительно увеличивъ боевую ихъ силу. Безъ работы и примѣненія этого способа, всѣ нынѣшнія



орудія пришлось бы въ скоромъ времени оставить безъ употребленія и готовить совершенно новыя пушки съ новою затратою на это громадныхъ суммъ.

Но успѣхъ этихъ новыхъ усовершенствованій въ конструкціи орудій находится въ полной зависимости отъ качествъ пороха и снарядовъ, въ выдѣлкѣ которыхъ, за послѣдніе 15—20 лѣтъ, сдѣланы также важныя успѣхи.

Дѣйствіе обыкновеннаго зернистаго пороха въ большихъ зарядахъ, требовавшихся къ большекалибернымъ орудіямъ, оказывалось слишкомъ разрушительнымъ, вслѣдствіе быстрого сгоранія его, а потому, какъ только появились орудія большихъ калибровъ, представилась задача: уменьшить разрушительное дѣйствіе пороха, сохранивъ и даже увеличивъ его метательную силу. Рѣшеніемъ этой задачи занялись во всѣхъ тѣхъ странахъ, гдѣ испытывались орудія большихъ калибровъ, и американцы, начавшіе первыми изслѣдованія надъ такими орудіями съ гладкимъ каналомъ, первые же начали готовить порохъ въ формѣ шестигранныхъ призмъ, съ семью сквозными отверстіями. Порохъ этотъ, сгорая медленнѣе пороха зернистаго, при первоначальномъ движеніи снаряда давалъ меньшее количество газовъ и менѣе разрушительно дѣйствовалъ на стѣны орудія; при дальнѣйшемъ же сгораніи, успѣвалъ сообщать снаряду достаточную скорость полета. Такой *призматическій* порохъ былъ принятъ и у насъ, одновременно съ рѣшеніемъ вводить наръзныя и гладкостѣнные орудія боль-

Усовершенствованія въ выдѣлкѣ пороха и зарядовъ.

шихъ калибровъ. Выдѣлка этого сорта пороха тогда же была установлена на охтенскомъ пороховомъ заводѣ, причемъ плотность пороха должна была заключаться въ предѣлахъ отъ 1,61 до 1,66, а средній вѣсъ каждой призмы около 9,3 золотника.

Съ введеніемъ 9-ти дюймовыхъ пушекъ и увеличеніемъ для нихъ зарядовъ до 52 фунтовъ, признано было необходимымъ увеличить плотность призматическаго пороха такъ, чтобы она заключалась въ предѣлахъ отъ 1,67 до 1,71, съ цѣлью еще болѣе ослабить разрушительное его дѣйствіе. До времени введенія орудій 11-ти и 12-ти дюймаго калибровъ, заряды къ нарезнымъ пушкамъ 9-ти, 8-ми и 6-ти дюймовымъ, а также для 15-ти и 10<sup>1</sup>/<sub>4</sub>-ти дюймовыхъ гладкостѣнныхъ, приготовлялись изъ этого пороха; порохъ же зернистый употреблялся для орудій всѣхъ меньшихъ калибровъ, какъ гладкихъ, такъ и нарезныхъ, и для салютныхъ зарядовъ.

Въ орудіяхъ 11-ти и 12-ти дюймовыхъ порохъ вышеозначенной плотности давалъ слишкомъ большія давленія, а потому увеличили его плотность до 1,75, и порохъ этой плотности оказывается удовлетворительнымъ при тѣхъ зарядахъ, которые употребляются въ нынѣшнихъ пушкахъ. Принятіе этого пороха къ орудіямъ 9-ти и 11-ти дюймаго калибровъ существующихъ образцовъ дало возможность стрѣлять значительно большими зарядами и тѣмъ увеличить начальные скорости снарядовъ безъ увеличенія разрушительнаго дѣйствія газовъ на стѣны орудій, а именно:



|  |             |            |
|--|-------------|------------|
|  | 11-ти дюйм. | 9-ти дюйм. |
|  | орудія.     | орудія.    |

|                              |        |       |
|------------------------------|--------|-------|
| Вѣсъ заряда изъ пороха плот- |        |       |
| ностью 1,69 . . . . .        | 100 ф. | 52 ф. |

|                                |          |          |
|--------------------------------|----------|----------|
| Начальная скорость снаряда . . | 1,320 ф. | 1,341 ф. |
|--------------------------------|----------|----------|

|                              |        |       |
|------------------------------|--------|-------|
| Вѣсъ заряда изъ пороха плот- |        |       |
| ностью въ 1,75 . . . . .     | 128 ф. | 75 ф. |

|                                |          |          |
|--------------------------------|----------|----------|
| Начальная скорость снаряда . . | 1,492 ф. | 1,467 ф. |
|--------------------------------|----------|----------|

Такое приращеніе начальныхъ скоростей увеличиваетъ живую силу 11-ти дюймовыхъ снарядовъ на  $\frac{1}{4}$ , а 9-ти дюймовыхъ на  $\frac{1}{5}$  долю.

Для орудій 11-ти дюймовыхъ дальнобойныхъ принять еще болѣе большой зарядъ, а именно въ 146 фунтовъ пороха, плотностью въ 1,75. Для дальнобойныхъ же пушекъ 9-ти и 4-хъ фунтовыхъ принять особый сортъ пороха, называемый крупнозернистымъ, причемъ заряды увеличены у 9-ти фунтовой пушки съ 3-хъ до 5 фунтовъ, а у 4-хъ фунтовыхъ съ  $1\frac{1}{2}$  до 3 фунтовъ. Обыкновенный артиллерійскій порохъ оказывается слишкомъ разрушительнымъ и для этихъ орудій при такомъ увеличеніи зарядовъ.

Для вышеупомянутыхъ опытовъ надъ 6-ти дюймовымъ орудіемъ съ цѣлью достиженія весьма большихъ скоростей снарядовъ употреблялся тотъ же призматическій порохъ, плотностью въ 1,75, нашего охтенскаго завода и оказался пригоднымъ для этой цѣли.

Въ 1876 году, когда неудовлетворительность пороха плотностью въ 1,69 для орудій 12-ти дюймаго калибра уже выяснилась, а на охтенскомъ пороховомъ

заводѣ еще не установилось производство пороха большей плотности, морское вѣдомство попыталось воспользоваться предложеніемъ гвардейской артиллеріи полковника Винера, надѣявшагося достигнуть изготовленія пороха соответственныхъ качествъ для орудій всѣхъ калибровъ, по изобрѣтенному имъ способу теплаго прессованія пороховой массы. Предварительные опыты, произведенные надъ порохомъ Винера, указывали возможность получить требующихся качествъ порохъ этимъ способомъ, а потому съ Винеромъ было заключено условіе на поставку 10 т. пудовъ пороха разныхъ сортовъ въ теченіи двухъ лѣтъ, по 12 р. за пудъ. Цѣна эта ниже цѣны пороха казенныхъ заводовъ на 4 р. 70 к. съ пуда, такъ какъ приготовленіе пороха по способу Винера обходится дешевле нежели по общепринятому способу. Винеръ устроилъ небольшой заводъ въ Шлиссельбургскомъ уѣздѣ и готовить артиллерійскій и ружейный порохъ весьма удовлетворительныхъ качествъ, но приготовленіе пороха для орудій большихъ калибровъ не достигнуто имъ и по сіе время.

Потребность морскаго вѣдомства въ порохѣ всѣхъ сортовъ удовлетворялась во весь отчетный періодъ сухопутнымъ артиллерійскимъ вѣдомствомъ, но во время послѣдней войны, предъ началомъ которой выяснилась потребность въ призматическомъ порохѣ плотностью въ 1,75 (и притомъ въ весьма значительномъ количествѣ для обоихъ вѣдомствъ), охтенскій пороховой заводъ не могъ быстро удовлетворить по-



требности въ этомъ новомъ сортѣ пороха, и морское вѣдомство, по примѣру сухопутнаго, должно было прибѣгнуть къ покупкѣ за границую до 11,800 пудовъ такого пороха. Это былъ впрочемъ единственный случай обращенія къ иностранцамъ за порохомъ для военной надобности.

Съ увеличеніемъ вѣса пороха въ зарядахъ, употреблявшійся на зарядные картузы шерстяной армякъ оказался недостаточно прочнымъ, и потому вмѣсто армяка, съ 1869 года, введена ткань, приготавливаемая изъ шелковыхъ охлопковъ или оческовъ (аміантинъ). Ткань эта, кромѣ большей прочности, имѣетъ предъ армякомъ то преимущество, что менѣе подвержена порчи отъ гніенія и отъ моли; стоимость же армяка и аміантина почти одинакова. Въ видахъ однообразія матеріальной части, ткань изъ шелковыхъ охлопковъ употребляется для всѣхъ зарядовъ безразлично и пріобрѣтается отъ частныхъ поставщиковъ, имѣющихъ необходимыя для приготовленія ткани заведенія. Въ то же время введено машинное шитье зарядныхъ картузовъ, вмѣсто ручнаго, для чего и пріобрѣтено необходимое число швейныхъ машинокъ.

Соотвѣтственно измѣненіямъ размѣра и вѣса зарядовъ представилось необходимымъ измѣнить форму и размѣръ мѣдныхъ пороховыхъ ящиковъ для храненія зарядовъ на судахъ, а также кокоровъ, служащихъ для подноски зарядовъ къ орудіямъ.

Въ отношеніи приготовленія снарядовъ къ нарѣз-

Усовершенствованія изъ выдѣлки снарядовъ.

нымъ орудіямъ большихъ калибровъ, кромѣ формы и

устройства ихъ, зависящихъ отъ системы орудій, наиболѣе важнымъ представляется качество металла въ снарядахъ. Бомбы, отлитыя изъ чугуна обыкновеннымъ способомъ, хотя и дѣйствуютъ разрушительно на суда не защищенныя бронею, на земляныя и каменные укрѣпленія, но при ударѣ въ броню разбиваются, не нанося почти никакихъ поврежденій. Въ виду этого, для дѣйствія по бронѣ, прежде всего, остановились на снарядахъ стальныхъ, которые оказались дѣйствительно достаточно прочными, и, пробивая броню, сами оставались цѣлыми; но слишкомъ высокая стоимость стальныхъ снарядовъ побудила техникувъ заняться изысканіемъ способа отливки изъ чугуна болѣе прочныхъ снарядовъ. Заводчикъ Грюзонъ, въ Пруссіи, первый достигъ этой цѣли посредствомъ отливки снарядовъ изъ чугуна извѣстныхъ качествъ въ металлическія формы, отъ чего чугунъ съ наружной поверхности снарядовъ закалялся на нѣкоторую глубину и снаряды получались столь прочные, что могли пробивать броневыя плиты. Вслѣдъ за Грюзономъ такіе же снаряды началъ изготовлять въ Англіи майоръ Пализеръ, а у насъ заводчикъ Путиловъ.

Но какъ стальные, такъ и закаленные снаряды, будучи снаряжены порохомъ какъ бомбы, оказались непригодными для дѣйствія по броненосцамъ, потому что, во время пробиванія брони, заключенный въ нихъ порохъ воспламеняется ранѣе, чѣмъ снарядъ успѣетъ пройти сквозь броню и осколки его большею частію выбрасываются обратно, не нанося даже и того вреда,



который могъ бы быть нанесенъ не снаряженнымъ снарядомъ, пробившимъ бортъ и проникшимъ внутрь судна. По этой причинѣ стальные и закаленные снаряды было положено употреблять не снаряженными.

Такимъ образомъ, съ самаго начала введенія нарѣзныхъ орудій, къ пушкамъ 6-ти дюймового и большихъ калибровъ, способнымъ дѣйствовать противъ броненосцевъ, были приняты снаряды стальные и изъ закаленного чугуна, для дѣйствія по судамъ броненоснымъ, и снаряды изъ обыкновеннаго чугуна, — для стрѣльбы по судамъ непокрытымъ броней, а также по землянымъ и каменнымъ укрѣпленіямъ. Количество каждаго сорта снарядовъ, отпускаемое на суда, соображено такъ, чтобы броненосныя суда, которыя будутъ вступать въ бой большею частію съ судами броненосными же, имѣли болѣе снарядовъ дѣйствующихъ противъ брони, а суда неброненосныя — болѣе снарядовъ изъ обыкновеннаго чугуна. Но такъ какъ судну неброненосному можетъ случиться вступить въ бой съ броненосцемъ и наоборотъ, то тѣ и другія суда снабжаются на этотъ случай небольшимъ запасомъ соотвѣствующихъ снарядовъ.

Къ орудіямъ 9-ти и 4-хъ фунтовымъ, назначаемымъ для дѣйствія только по небронированнымъ судамъ, по шлюпкамъ и не защищеннымъ людямъ, нѣтъ надобности въ стальныхъ или закаленного чугуна снарядахъ, и потому къ нимъ приняты простыя и картечныя гранаты изъ обыкновеннаго чугуна и картечь. Последняя, во избѣжаніе порчи нарѣзовъ въ каналѣ,

дѣлается не изъ желѣзнаго, а изъ цинковаго корпуса и насыпается пулями отливаемыми изъ сплава свинца съ сурьюю.

Приготовленіе продолговатыхъ снарядовъ изъ обыкновеннаго чугуна было легко и скоро установлено нашими заводами, какъ частными, такъ и казенными; выдѣлка же снарядовъ закаленныхъ встрѣтила значительныя затрудненія и была водворена прежде другихъ, какъ и упомянуто выше, заводчикомъ Путиловымъ, за которымъ уже постепенно начали изготовлять закаленные снаряды и другіе частные, а потомъ и казенные горные заводы. Стальные снаряды также началъ изготовлять первымъ заводчикъ Путиловъ, изъ пудлинговой стали, но, достигнувъ выдѣлки закаленныхъ снарядовъ неуступающихъ первымъ въ степени пораженія, онъ прекратилъ выдѣлку снарядовъ изъ пудлинговой стали, которые къ тому же далеко уступали снарядамъ приготовлявшимся Крупномъ изъ литой тигельной стали. Въ виду этого на обуховскомъ заводѣ было изготовлено сначала нѣсколько пробныхъ снарядовъ изъ литой стали, и, по удостовѣреніи стрѣльбою въ броню въ ихъ доброкачественности, приступлено, въ 1870 году, къ валовому изготовленію такихъ снарядовъ для орудій 8-ми и 9-ти дюймаго калибра, которыхъ и сдано морскому вѣдомству 4,672; но съ переходомъ къ 11-ти дюймовому калибру цѣна такихъ снарядовъ оказывалась слишкомъ высокою (именно около 330 руб. за каждый), а потому было рѣшено отложить приготовленіе стальныхъ снарядовъ до вве-



денія выдѣлки ихъ изъ болѣе дешевыхъ, чѣмъ тигельная, сортовъ стали и до установленія способа пресованія стали въ жидкомъ состояніи.

Въ послѣдніе годы приготовленіе стальныхъ снарядовъ снова обратило на себя особенное вниманіе, такъ какъ снаряды изъ закаленного чугуна, при испытаніи стрѣльбою въ броню въ косвенномъ направленіи къ ея поверхности, дали неудовлетворительные результаты; между тѣмъ какъ снаряды французскаго завода въ Террѣ-Нуарѣ, отлитые изъ печей Мартена, пробивали броню и срубъ, оставаясь цѣлыми и лишь немного измѣняли свою форму. Приобрѣтеніе такихъ снарядовъ, которые могли бы наносить одинаковыя пораженія при попаданіи въ бронированные борта, какъ по нормальному, такъ и по косвенному направленію, представляется въ особенности важнымъ для флота, такъ какъ въ сраженіи между судами стрѣльба по нормали къ борту возможна лишь въ исключительныхъ случаяхъ.

Въ настоящее время, кромѣ обуховскаго имѣется уже еще два завода приготовляющіе довольно успѣшно снаряды изъ дешевыхъ сортовъ стали, а именно вновь выстроенный заводъ Берда, недалеко отъ обуховскаго, и заводъ Износкова. Можно надѣяться, что вопросъ о приготовленіи въ Россіи вполне доброкачественныхъ и дешевыхъ стальныхъ снарядовъ разрѣшится въ недалекомъ будущемъ. Затѣмъ предстоитъ еще разработать весьма важный вопросъ о примѣненіи къ этимъ снарядамъ разрывныхъ зарядовъ. Вопросъ этотъ

стоитъ на очереди и уже опыты начаты, но на сколько будутъ удовлетворительны результаты ихъ сказать еще нельзя.

Снаряды для наръзныхъ заряжающихся съ казенной части орудій первоначально дѣлались съ глубокими поперечными и продольными желобами на цилиндрической ихъ части, для болѣе прочнаго удержанія свинцовой оболочки, но на сравнительныхъ опытахъ, произведенныхъ въ 1868 году въ Пруссіи, между орудіями англійскими и крупновскими, оказалось, что снаряды безъ желобовъ, облитые тонкимъ слоемъ свинца, припаеннаго къ цилиндрической поверхности снаряда, обладаютъ нѣсколько большимъ сопротивленіемъ при ударѣ въ броню, требуютъ менѣе свинца и сохраняютъ свинцовую оболочку на всемъ полетѣ, тогда какъ со снарядовъ съ желобками свинцовая оболочка часто срывалась большими кусками и могла наносить вредъ расположеннымъ вблизи своимъ войскамъ или судамъ. Облицовка снарядовъ тонкими свинцовыми оболочками не была введена сначала, потому что не были извѣстны способы припайки свинца къ чугуну, или стали, но какъ только было доказано преимущество снарядовъ съ припаянными оболочками надъ снарядами съ желобами, такъ тотчасъ же было придумано нѣсколько способовъ припайки свинцовыхъ оболочекъ къ снарядамъ, и съ 1869 года всѣ снаряды стали изготовляться съ тонкими припаянными оболочками.

Съ принятіемъ, въ послѣдніе годы, мѣръ къ увели-



ченію начальныхъ скоростей снарядовъ, свинцовая оболочка оказывается уже неудовлетворяющею цѣли, потому что, при слишкомъ быстромъ движеніи снаряда по каналу, свинецъ срѣзывается краями нарезовъ и снарядъ не получаетъ правильнаго вращательнаго движенія, отчего значительно уменьшается мѣткость стрѣльбы. Для устраненія этого, на снарядахъ, принятыхъ къ орудіямъ новой конструкціи, придѣлываются два мѣдные пояска, изъ которыхъ задній, ведущій, такого діаметра, что, во время прохожденія по нарезованной части канала, врѣзается въ нарезы и сообщаетъ вращательное движеніе снаряду, а передній, изолирующій, предохраняетъ нарезы отъ непосредственнаго прикосновенія тѣла снаряда.

Одновременно съ рѣшеніемъ вопроса объ увеличеніи начальныхъ скоростей снарядовъ, признано также необходимымъ увеличивать вѣсъ ихъ посредствомъ удлинненія, чтобы, по возможности, уменьшить потерю скорости полета на большихъ разстояніяхъ. Такъ, для нашей пробной 6-ти дюймовой пушки полагается принять снарядъ въ 4 калибра длиною и вѣсомъ въ 125 фунтовъ, вмѣсто нынѣ принятаго въ 2 $\frac{1}{2}$  калибра и вѣсомъ въ 90 фунтовъ.

Для сообщенія огня разрывнымъ зарядамъ, въ бомбахъ изъ обыкновеннаго чугуна 6-ти дюймоваго и большихъ калибровъ приняты были мѣдныя трубки съ капсюлями, воспламеняющимися отъ удара вершиною снаряда въ вертикальную цѣль, какъ то представляетъ бортъ судна; для гранатъ же 9-ти и 4-хъ

фунтовыхъ, для которыхъ представляются цѣли болѣе разнообразныя и не всегда вертикальныя, введены полевые ударныя трубки съ чеками, принятыя и въ нашей полевой артиллеріи. Въ настоящее время подвергнуть новымъ изслѣдованіямъ и вопросъ о бомбовыхъ трубкахъ къ снарядамъ большихъ калибровъ, такъ какъ принятыя трубки, для стрѣльбы по вертикальнымъ цѣлямъ, не во всѣхъ случаяхъ могутъ дѣйствовать успѣшно. Съ 1877 года, кромѣ вышеупомянутыхъ трубокъ, къ бомбамъ изъ обыкновеннаго чугуна приняты еще дистанціонныя трубки, введенныя въ нашей сухопутной артиллеріи. Вообще изслѣдованіе вопросовъ, касающихся стрѣльбы разрывными снарядами, много замедлялось тѣмъ, что стрѣльба ими на Волковомъ полѣ не допускалась, въ виду близости батареи къ полотну царскосельской желѣзной дороги, на которую могли попадать осколки разрывныхъ снарядовъ, но въ настоящее время артиллерійскіе опыты перенесены уже на вновь устроенное для сего поле за охтенскими пороховыми заводами, гдѣ вопросы эти и будутъ разрабатываться значительно скорѣе.

Кромѣ вышеуказанныхъ сортовъ снарядовъ, въ 1877 году принята къ орудіямъ всѣхъ калибровъ картечь въ цинковыхъ корпусахъ, съ цѣлію усилить оборону судовъ отъ нападенія миноносныхъ шлюпокъ. Пули для этой картечи, приготовляемыя изъ сплава свинца съ сурьмою, вѣсятъ отъ 1½ фунтовъ у 8-ми дюймовыхъ и до 3-хъ фунтовъ у 12-ти дюймовыхъ орудій.



Такия пули способны пробивать борта и котлы миноносокъ, на разстояніи около 300 сажень.

До 1872 года морское вѣдомство получало снаряды для нарѣзныхъ орудій преимущественно отъ частныхъ заводовъ въ С. Петербургѣ; съ этого же года, какъ только на казенныхъ горныхъ заводахъ вполнѣ установилась выдѣлка снарядовъ изъ обыкновеннаго и закаленнаго чугуна, заказы этихъ снарядовъ для флота переданы исключительно казеннымъ горнымъ заводамъ. Конкуренція этихъ заводовъ съ частными вызвала значительное пониженіе цѣнъ на чугунные снаряды, что видно изъ слѣдующаго сравненія:

| Родъ и калибръ снарядовъ. | Цѣны на снаряды.   |               |
|---------------------------|--------------------|---------------|
|                           | Въ 1872 году.      | Въ 1879 году. |
|                           | За каждый снарядъ. |               |

*а) Изъ обыкн. чугуна.*

|                        |            |       |
|------------------------|------------|-------|
| 11-ти дюймовыхъ. . . . | 61 р.      | 34 р. |
| 9-ти — . . . .         | 31 — 20 к. | 21 —  |
| 6-ти — . . . .         | 14 — 70 —  | 8 —   |
| 9-ти фунтовыхъ. . . .  | 8 — 20 —   | 4 —   |
| 4-хъ — . . . .         | 4 — 50 —   | 2 —   |

*б) Изъ закаленнаго чугуна.*

|                       |           |            |
|-----------------------|-----------|------------|
| 9-ти дюймовыхъ. . . . | 55 —      | 34 —       |
| 6-ти — . . . .        | 17 — 30 — | 10 — 80 к. |

Картечь для флота изготовляется въ артиллерійскихъ мастерскихъ с.-петербургскаго порта. Снарядныя ударныя трубки приготавливаются у частныхъ механиковъ, а дистанціонныя—получаются отъ сухопутнаго артиллерійскаго вѣдомства.

Усовершенствованія въ пушечныхъ станкахъ.

Пушечные станки должны были измѣняться и совершенствоваться соотвѣтственно измѣненіямъ въ орудіяхъ и въ конструкціи судовъ. Такъ, съ введеніемъ 68 и 60-ти фунтовыхъ орудій, вѣсомъ въ 300 пудовъ и съ зарядомъ въ 16 фунтовъ пороха, оказалась недостаточная прочность станковъ, изготовлявшихся изъ сосны, а потому въ 1856—57 годахъ дѣлаются уже попытки къ переходу отъ дерева къ желѣзу. Первые желѣзные станки для большихъ морскихъ орудій были предложены адмираломъ фонъ-Шанцемъ и титулярнымъ совѣтникомъ Андреевымъ. По испытаніи ихъ, предпочтеніе было отдано послѣднимъ, и станки Андреева были изготовлены для постановки 60-ти фунтовыхъ орудій въ нижней батарее корабля «Ретвизанъ». Этимъ однако и ограничилось приготовленіе желѣзныхъ станковъ до введенія наръзныхъ орудій, такъ какъ деревянные станки были дешевле и могли изготовляться и исправляться въ портовыхъ артиллерійскихъ мастерскихъ, не требуя почти никакой механической отдѣлки. Но, для приданія станкамъ большей прочности, ихъ стали изготовлять изъ дѣсовъ болѣе прочныхъ породъ: ильмы и краснаго дерева, которые выписывались изъ за границы.

Съ переходомъ къ наръзнымъ орудіямъ большихъ калибровъ была сдѣлана попытка ставить 8-ми дюймовыя пушки на деревянныхъ станкахъ, но прочность ихъ, въ первую же кампанію, оказалась недостаточною для стрѣльбы зарядами даже въ 25 фунтовъ пороха, а потому рѣшено было допустить употребленіе



деревянныхъ станковъ только для 6-ти дюймовыхъ и 9-ти фунтовыхъ наръзныхъ орудій; къ орудіямъ же 8-ми дюймовымъ и большихъ калибровъ принять станки желѣзные. Это было необходимо не только въ видахъ прочности станковъ, но также и потому, что для дѣйствія орудіями столь значительнаго вѣса требовались различныя механическія приспособленія, которыя могли быть выполнены только на желѣзныхъ, а не на деревянныхъ станкахъ. 4-хъ фунтовая пушки, употреблявшіяся для дополнительнаго вооруженія судовъ и для десантныхъ дѣйствій на берегу, ставились также на желѣзныхъ станкахъ, служившихъ одновременно для обѣихъ цѣлей, причемъ станокъ съ орудіемъ переносился съ деревянной судовой платформы на береговой лафетъ съ высокими колесами, смотря по надобности.

Устройство станковъ совершенствовалось и измѣнялось соотвѣтственно потребностямъ и въ настоящее время мы имѣемъ станки слѣдующихъ системъ:

- 1) 8-ми дюймовые бортовые станки, проектированныя морской артиллеріи полковникомъ (нынѣ генералъ-лейтенантъ) Пестичемъ.
- 2) Станки той же системы, измѣненные артиллерійскимъ отдѣленіемъ морскаго техническаго комитета.
- 3) 8-ми дюймовые бортовые станки системы англійскаго капитана Скотта, примѣненные къ нашимъ орудіямъ морской артиллеріи капитаномъ Поповымъ.
- 4) 8-ми дюймовые станки для перевода орудій съ одного борта на другой, проектированныя, для судовъ

типа «Генераль-Адмиралъ», морской артиллеріи полковникомъ Черновымъ.

5) Башенные станки для 9-ти дюймовыхъ нарезныхъ и 15-ти дюймовыхъ гладкостѣнныхъ пушекъ, изготовленные сначала по образцу станковъ, употреблявшихся на американскихъ мониторахъ, но затѣмъ измѣненные и улучшенные, съ цѣлью болѣе удобнаго дѣйствія орудіями въ башняхъ.

6) 11-ти дюймовые башенные станки, проектированные генераль-лейтенантомъ Пестичемъ и поставленные на башенныхъ фрегатахъ. Къ этимъ станкамъ впервые примѣнено самонакатываніе орудія послѣ выстрѣла, посредствомъ уклона рельсовъ, на которыхъ ставятся станки, что много облегчаетъ дѣйствіе орудіемъ, не требуя придвиганія его къ борту послѣ каждаго выстрѣла. Къ этимъ же станкамъ примѣнены гидравлическіе насосы, для придвиганія и отодвиганія орудій въ случаѣ надобности, а также для подыманія и опусканія орудій, такъ какъ, по расположенію амбразуръ въ башняхъ системы Кольза, нельзя стрѣлять при углахъ склоненія иначе, какъ поднимъ орудіе на высоту амбразуры, а для угловъ возвышенія наоборотъ нужно спускать его. Такое перемѣщеніе орудій въ высоту значительно увеличиваетъ вертикальный уголъ обстрѣла, при небольшихъ размѣрахъ амбразуры.

7) 11-ти дюймовые станки, для поправки «Новгородъ», на высокихъ платформахъ, съ тѣмъ чтобы стрѣлять чрезъ верхъ башни, проектированные также генераль-лейтенантомъ Пестичемъ.



8) 11-ти дюймовые станки, для канонерских лодокъ типа «Ершъ», проектированные капитаномъ Поповымъ. Такіе станки устанавливаются на палубѣ, опускающейся посредствомъ особаго механизма внизъ судна, вмѣстѣ со станкомъ и орудіемъ на время переходовъ, и поднимающейся когда нужно дѣйствовать орудіемъ.

9) 11-ти дюймовые станки, для лодокъ того же типа, но неимѣющихъ спускныхъ палубъ, проектированные генералъ-лейтенантомъ Пестичемъ, для дѣйствія съ центрального штыря и съ самонакатываніемъ.

10) 12-ти дюймовые станки, для башенъ корабля «Петръ Великій», устроенные по той же системѣ, какъ и 11-ти дюймовые станки для башенныхъ фрегатровъ; но въ виду значительной тяжести 12-ти дюймовыхъ пушекъ, къ дѣйствию гидравлическими насосами для придвиганія и отодвиганія орудій, а также подыманія и опусканія ихъ, приспособлена особая паровая машина.

11) 12-ти дюймовые станки, для поповки «Вице-Адмиралъ Поповъ», построенные по той же системѣ, какъ и 11-ти дюймовые станки для поповки «Новгородъ».

12) При дѣйствіи съ такихъ станковъ изъ открытыхъ башенъ поповокъ, орудійная прислуга, равно какъ и самыя орудія, остаются не защищенными отъ непріятельскаго огня, во все время заряжанія пушекъ. Для избѣжанія этого предложено было устроить гидравлическіе снижающіеся станки, на тѣхъ же главныхъ основаніяхъ, какъ и появившіеся въ Англіи станки

Монкрифа и Армстронга. Проектъ такихъ станковъ, для 12-ти дюймовыхъ пушекъ поправки «Вице-Адмиралъ Поповъ», былъ разработанъ лейтенантомъ Разсказовымъ, при содѣйствіи изготовлявшаго ихъ англійскаго завода Истонъ и Андерсонъ. Станки эти устроены такъ, что оба орудія вмѣстѣ, или каждое порознь, могутъ быть по желанію подняты надъ башнею, помощію паровой машины дѣйствующей на гидравлическіе насосы. Вслѣдствіе отдачи при выстрѣлахъ и собственной тяжести, орудія опускаются плавно внутрь башни, сдерживаемыя при этомъ обратнымъ дѣйствіемъ тѣхъ же гидравлическихъ насосовъ, причемъ быстрота и предѣлъ опусканія могутъ быть регулируемы помощію особаго пружиннаго компрессора, дѣйствующаго на клапаны выпускающіе воду изъ гидравлическихъ цилиндровъ. Такимъ образомъ орудія и прислуга, во все время заряжанія, находятся подъ прикрытіемъ бронированной башни, подымаясь надъ нею лишь на время выстрѣловъ, причемъ, для прицѣливанія пушки требуется одинъ человѣкъ, открывающій себя дѣйствію непріятельскаго огня. Станки этой новой системы уже испытаны и оказались дѣйствующими вполнѣ удовлетворительно во всѣхъ отношеніяхъ.

13) Когда выяснилась необходимость ставить, по бортамъ судовъ, пушки небольшихъ калибровъ, чтобы дѣйствовать противъ миноносныхъ шлюпокъ, для нашихъ 4-хъ фунтовыхъ орудій, употреблявшихся для этой цѣли, были приняты элевационныя станки сначала по образцу англійскихъ станковъ; ихъ вскорѣ на-



чали замѣнять станками, проектированными, для той же надобности генераль-лейтенантомъ Пестичемъ. Эти послѣдніе имѣютъ преимущество предъ англійскими станками по простотѣ устройства, меньшему вѣсу и меньшей стоимости.

14) Для орудій 6-ти дюймовыхъ и 9-ти фунтовыхъ, какъ было упомянуто выше, употреблялись до сего времени станки деревянные. Въ послѣднее время, въ виду перехода къ орудіямъ дальнобойнымъ, для которыхъ деревянные станки оказываются слабыми, рѣшено дѣлать впредь станки желѣзные также и для этихъ калибровъ орудій. Такіе станки готовятся уже по чертежамъ, проектированнымъ генераль-лейтенантомъ Пестичемъ, для судовъ отправляемыхъ въ дальнее плаваніе въ 1880 году.

и 15) Для установки на суда мортирь имѣются особые мортирные станки, построенные по чертежамъ береговыхъ мортирныхъ станковъ, измѣненнымъ и приспособленнымъ къ условіямъ установки мортирь на судахъ генераль-лейтенантомъ Пестичемъ.

До какой степени примѣненные къ желѣзнымъ станкамъ механическія приспособленія облегчили дѣйствіе орудіями, можно судить изъ слѣдующаго сравненія числа прислуги, требовавшейся для прежнихъ гладкостѣнныхъ пушекъ, ставившихся на деревянныхъ станкахъ, и для современныхъ нарезныхъ орудій, поставленныхъ на станкахъ желѣзныхъ:

| Родъ и калибръ орудій. | Вѣсъ                                   | Число                  |
|------------------------|----------------------------------------|------------------------|
|                        | орудія<br>со стан-<br>комъ.<br>Пудовъ. | прислуги.<br>Человѣкъ. |

а) *На деревянныхъ станкахъ:*

|                        |     |    |
|------------------------|-----|----|
| 60 фун. № 1. . . . .   | 479 | 19 |
| — — № 2. . . . .       | 148 | 17 |
| 36 фун. № 3. . . . .   | 155 | 13 |
| — — карронадъ. . . . . | 97  | 11 |

б) *На желѣзныхъ станкахъ:*

|                                                           |      |     |
|-----------------------------------------------------------|------|-----|
| 12 дюйм. на башенномъ станкѣ . .                          | 3200 | 16  |
| 12 — — — — — снижающемся гидрав-<br>лическомъ станкѣ. . . | 4000 | 9   |
| 11 дюйм. на башенномъ станкѣ . .                          | 2037 | 18  |
| 11 — — — — — лодочномъ станкѣ. . .                        | 2585 | 20  |
| 9 — — — — — башенномъ станкѣ . .                          | 1150 | 10  |
| 8 — — — — — бортовомъ станкѣ. . .                         | 790  | 11. |

Желѣзные станки для судовъ флота изготовляются преимущественно на обуховскомъ сталелитейномъ заводѣ, на которомъ съ 1873 года устроена для этого специальная мастерская, а также и у частныхъ петербургскихъ заводчиковъ. Изъ этихъ послѣднихъ, наибольшее число станковъ приготовлено самсоніевскимъ машино-строительнымъ заводомъ.

Приборы для  
управленія ог-  
немъ судовой ар-  
тиллеріи.

Съ увеличеніемъ калибровъ и вѣса орудій морской артиллеріи и съ уменьшеніемъ, вслѣдствіе этого, числа ихъ на каждомъ суднѣ, крайне важное значеніе получаетъ вопросъ объ увеличеніи мѣткости стрѣльбы съ судовъ. Наведеніе орудій и попаданіе въ цѣль на морѣ много затрудняется разными обстоятельствами, изъ



которыхъ главные состоятъ: въ непрерывномъ движеніи судовъ, качкѣ и невозможности находящимся въ батареяхъ и башняхъ комендорамъ видѣть цѣль и постоянно слѣдить за нею. Еще въ концѣ пятидесятихъ годовъ на французскомъ флотѣ начали разрабатывать систему сосредоточенной стрѣльбы, цѣль которой состояла въ устройствѣ такихъ приспособленій, чтобы можно было орудія цѣлаго борта наводить въ нѣсколько точекъ, заранее избранныхъ въ извѣстныхъ направленіяхъ и на извѣстныхъ разстояніяхъ отъ судна, и затѣмъ, наблюдая за противникомъ помощью особаго прибора, указывающаго положенія этихъ точекъ въ пространствѣ, стараться управлять своимъ судномъ такъ, чтобы привести противника въ одну изъ этихъ точекъ и сдѣлать по немъ залпъ. Такимъ образомъ выборъ цѣли, наведеніе орудій и самая стрѣльба изъ нихъ передавались въ распоряженіе командира судна, находящагося наверху и могущаго управлять своимъ судномъ наиболѣе соответствующимъ расположенію его артиллеріи образомъ.

Вслѣдъ за французами ту же систему стали разрабатывать на англійскомъ флотѣ. И у насъ, въ началѣ шестидесятихъ годовъ, обращено было особое вниманіе на примѣненіе различныхъ приспособленій для сосредоточенія орудій и производства залповъ на бортовыхъ судахъ. На судахъ башенныхъ также была сдѣлана попытка наводить орудія и производить стрѣльбу изъ командирской башни, но вскорѣ затѣмъ найдено болѣе удобнымъ поставить прицѣлы на кры-

шахъ башень прямо надъ орудіями, и такимъ образомъ наводитъ въ цѣль не орудія, а башни, въ которыхъ пушки устанавливаются на неподвижныхъ рельсахъ и вращаются вмѣстѣ съ башнями. Но всѣ приборы, устраиваемые для наведенія орудій не непосредственно по прицѣламъ, а на верхней палубѣ или на башняхъ, не давали возможности дѣйствительно вѣрно прицѣливать орудія, такъ какъ нельзя было точно согласовать положеніе орудій съ удаленнымъ отъ нихъ приборомъ, посредствомъ котораго опредѣлялся моментъ выстрѣловъ. Не было возможности точно опредѣлять при качкѣ то положеніе судна, которое соответствовало бы требующемуся по разстоянію до цѣли углу возвышенія орудія. Время отъ момента наведенія орудій по прибору до производства выстрѣловъ замедлялось передачею команды, или дѣйствіемъ передаточныхъ приборовъ настолько, что въ этотъ промежутокъ времени, вслѣдствіе подвижности судна, наведеніе орудій разстраивалось и выстрѣлы происходили не по тому направленію и не подъ тѣмъ угломъ возвышенія, которые были необходимы для попаданія въ цѣль. Всѣ эти затрудненія устраняются изобрѣтенными отставнымъ поручикомъ Давыдовымъ гальваническими приборами, назначенными для автоматической стрѣльбы. Приборы эти состоятъ изъ серіи отдѣльныхъ аппаратовъ, изъ которыхъ: *индикаторъ* указываетъ точно горизонтальное направленіе орудій; *крепометръ* даетъ возможность произвести изъ нихъ выстрѣлы въ моментъ требуемаго разстояніемъ до цѣли



угла возвышенія орудій; *рулевой аппаратъ* указываетъ рулевому въ которую сторону необходимо класть руль, чтобы приводить судно въ требуемое положеніе относительно противника; *сигнальный аппаратъ* связываетъ все орудія съ управляющимъ стрѣльбою и даетъ ему возможность быстро отдавать приказанія въ батарею и получать отвѣты и, наконецъ, особый *приборъ для согласованія угла возвышенія орудій съ кренометромъ*. Выстрѣлы изъ орудій производятся автоматически помощью гальваническаго тока въ тотъ моментъ, когда орудія, движеніемъ судна, будутъ приведены въ положеніе соотвѣтствующее цѣли какъ въ горизонтальной, такъ и въ вертикальной плоскости.

Означенные аппараты, послѣ всесторонняго испытанія ихъ на судахъ, рѣшено было ввести въ употребленіе на флотѣ. Принятіе ихъ указало на необходимость имѣть, для завѣдыванія ими и для управленія артиллерійскимъ огнемъ съ судовъ, особо подготовленныхъ офицеровъ, обладающихъ такими свѣдѣніями въ электричествѣ и баллистикѣ, которыхъ до сего времени отъ этихъ лицъ не требовалось, а потому въ Кронштадтѣ учрежденъ особый артиллерійскій классъ, въ которомъ офицеры проходятъ въ зимнее время курсъ электричества и гальванизма, курсъ стрѣльбы изъ орудій въ примѣненіи ея къ различнымъ условіямъ морскаго боя и изучаютъ, во всей подробности, устройство и правила дѣйствія аппаратами автоматической стрѣльбы, а равно и дальномѣрами разныхъ системъ. Курсы эти сопровождаются

практическими занятіями. При классѣ состоитъ также школа для обученія комендоровъ обращенію съ электрическими батареями, проводниками и электрическими трубками для стрѣльбы, изготовленію такихъ трубокъ и уходу за аппаратами, съ цѣлью содержанія ихъ въ постоянной исправности.

Изъ вышеизложеннаго современнаго состоянія морской артиллеріи и послѣднихъ въ ней усовершенствованій видно, что не смотря на все то, что уже сдѣлано до нынѣ, въ недалекомъ будущемъ предстоятъ новыя и весьма существенныя улучшенія, вызывающія необходимость передѣлать всѣ находящіяся на судахъ орудія въ орудія лучшей конструкціи, обладающія значительно большимъ разрушительнымъ дѣйствіемъ; предстоитъ также перемѣнить имѣемые запасы снарядовъ, потому что къ новымъ орудіямъ требуются и снаряды новой конструкціи. Потребуется вѣроятно измѣнить, или улучшить, и существующіе станки, такъ какъ болѣе сильныя орудія требуютъ и болѣе прочныхъ станковъ. Но въ настоящее время къ выполнению этихъ перемѣнъ уже нѣтъ серьезныхъ препятствій, такъ какъ мы имѣемъ у себя заводы, обладающіе всѣми необходимыми для этого средствами и достаточною опытностью.

Усовершенствованія въ ручномъ оружій.

Ручное оружіе, какъ огнестрѣльное, такъ и холодное, измѣнилось за отчетный періодъ столь же полно, какъ и артиллерійское вооруженіе. Во время крымской войны ручное оружіе, находившееся на судахъ, было очень разнообразно. Такъ въ 1854 и 1855 годахъ были отпущены на суда:



а) *ружья*: кремневые, ударные передѣланные изъ кремневыхъ, ударные драгунскія, штуцера Гартунга, тульскіе штуцера съ прогрессивными наръзами и наръзные ружья драгунскаго образца;

б) *мушкетеры*;

в) *пистолеты*: кремневые и ударные гладкоствольные и револьверы Кольта.

Въ началѣ 1856 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о снабженіи экипажей, по мѣрѣ возможности, 7-ми линейными наръзными ружьями драгунскаго образца, оставляя въ командахъ только нѣкоторое число гладкоствольныхъ ружей, для ученій и для гарнизонной службы. Затѣмъ, въ 1858 году, драгунскія ружья рѣшено было замѣнить такими же 7-ми линейными ружьями, образца стрѣлковаго баталіона Императорской Фамиліи. Наръзные ружья эти изготовлены для флота на ижевскомъ оружейномъ заводѣ. На томъ же заводѣ были приготовлены и абордажные гладкостѣнные пистолеты французскаго образца, Высочайше утвержденнаго для флота въ 1858 году.

Означенныя наръзные ружья и пистолеты было принято отпускать на суда только на время плаванія, а затѣмъ они сдавались въ арсеналь; для береговой же службы, въ экипажахъ состояли ударные гладкоствольные ружья. Для обученія нижнихъ чиновъ стрѣльбѣ въ цѣль изъ наръзныхъ ружей и пистолетовъ, въ каждый экипажъ отпускалось сначала по 25, а потомъ по 50 такихъ ружей и пистолетовъ, изъ которыхъ и стрѣляли всѣ матросы экипажа. Боцмана

и фельдфебеля вооружались револьверами Кольта, а горнисты, барабанщики и музыканты гладкоствольными абордажными пистолетами.

Употреблявшіеся прежде тесаки, сабли, полусабли и артиллерійскіе ножи замѣнены абордажными палаши, Высочайше утвержденнаго въ 1856 году образца, причемъ палаши эти присвоены были всѣмъ строевымъ нижнимъ чинамъ морскихъ командъ безразлично, исключая боцмановъ и фельдфебелей, которымъ были даны сабли офицерскаго образца, имѣющія одинаковый съ палаши клинокъ. Палаши были приготовлены для флота на златоустовскомъ заводѣ изъ литой стали и остаются на вооруженіи морскихъ командъ до сего времени.

Для исправнаго содержанія въ экипажахъ всего оружія отпускались ежегодно ремонтныя суммы, въ томъ же размѣрѣ какой былъ установленъ для войскъ сухопутныхъ.

Съ 1867 года, въ виду предпринятаго всюду введенія скорострѣльныхъ ружей, заряжающихся съ казенной части, возникъ вопросъ о передѣлкѣ имѣвшихся въ запасахъ 7-ми линейныхъ наръзныхъ ружей, заряжавшихся съ дула, въ скорострѣльныя, съ принятіемъ къ нимъ металлическаго патрона. Изъ представленныхъ для сего разныхъ системъ, лучшими признавались двѣ, а именно: образецъ предложенный лейтенантомъ Барановымъ, составлявшій примѣненіе системы Альбини къ нашимъ ружьямъ, съ нѣкоторыми въ ней улучшеніями, и образецъ Крынка. По этимъ двумъ системамъ предполагалось передѣлать сначала по 30



ружей, чтобы испытать ихъ въ болѣе широкихъ размѣрахъ, и затѣмъ сдѣлать окончательный выборъ. Но опыты эти не были произведены, такъ какъ морскому вѣдомству, съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго въ іюнѣ мѣсяцѣ 1869 года, было передано 10 т. пѣхотныхъ 6-ти линейныхъ винтовокъ, передѣланныхъ для опыта сухопутнымъ вѣдомствомъ, по вышеупомянутому образцу, предложенному лейтенантомъ Барановымъ. Винтовки эти поступили на вооруженіе судовыхъ командъ съ 1870 года, причемъ было определено отпускать ихъ въ каждую судовую команду въ количествѣ 60% числа строевыхъ нижнихъ чиновъ, съ тѣмъ, чтобы остальные 40% получали пистолеты. Въ число послѣднихъ 40% входятъ орудійные комендоры, рулевые, сигнальщики, люди для подачи къ орудіямъ зарядовъ и снарядовъ и т. п., которые, по возлагаемому на нихъ боевыми росписаніями обязанности, не предназначаются для участія въ абсордажѣ, а составляютъ резервъ; во время же десантовъ, изъ людей вооруженныхъ пистолетами составляется прислуга къ орудіямъ и заряднымъ ящикамъ, причемъ людямъ неудобно имѣть при себѣ ружья.

Съ введеніемъ ружей образца Баранова, признано было полезнымъ отмѣнить сдачу ружей въ арсеналы по окончаніи кампаніи, но употреблять ихъ и для береговой службы, чтобы постояннымъ обращеніемъ съ ними достигнуть лучшаго ознакомленія матросъ съ тѣмъ оружіемъ, которое они должны употреблять въ бою. При этомъ, въ видахъ лучшаго сохраненія, какъ

ружей, такъ и пистолетовъ въ исправности, и по возможности имѣть при каждомъ экипажѣ хорошую оружейную мастерскую для ихъ исправленія, положено было исправлять все огнестрѣльное оружіе въ портовыхъ мастерскихъ, отпускъ же ремонтныхъ на него денегъ прекратить.

Такъ какъ металлическіе патроны, принятые сухопутнымъ вѣдомствомъ для 6-ти линейныхъ винтовокъ, передѣланныхъ по системѣ Крынка, не были вполне пригодны для винтовокъ передѣланныхъ по образцу Баранова, то для снабженія морскихъ командъ патронами была водворена выдѣлка металлическихъ гильзъ въ артиллерійскихъ мастерскихъ с.-петербургскаго порта, откуда и разсылались патроны во всеъ порта.

Эти 6-ти линейныя винтовки, передѣланныя изъ заряжающихся съ дула, признавались удовлетворительными лишь какъ временное вооруженіе и не могли, конечно, идти въ сравненіе съ малокалиберными ружьями новѣйшихъ системъ, которымъ онѣ должны были уступить мѣсто. При выборѣ образца такого ружья для вооруженія судовыхъ командъ, и въ виду большаго разнообразія появившихся системъ новыхъ ружей, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ призналъ необходимымъ приступить къ этому выбору съ особымъ вниманіемъ, принявъ при этомъ въ основаніе: во первыхъ, что матросъ, по разнообразію судовыхъ занятій, не имѣетъ возможности посвящать ружью того ухода, которымъ оно пользуется въ сухопутныхъ войскахъ, а потому чѣмъ проще и проч-



нѣе въ частяхъ ружье, тѣмъ оно наиболѣе пригодно для флота, и во вторыхъ, новаго образца ружья должны имѣть стволы одинаковые съ винтовками Бердана, принимавшимися для армій, и стрѣлять непременно тѣми же самыми патронами, чтобы не имѣть отдѣльной патронной мастерской. Для означенной цѣли были испытаны на берегу и на судахъ малокалиберныя ружья слѣдующихъ системъ: *Малерба*, *Милонаса*, *Ларсена*, *Унзе*, *Бердана* (принятая сухопутнымъ вѣдомствомъ) и полковника *Мясоедова*. На основаніи результатовъ этихъ опытовъ преимущество было отдано: изъ числа ружей съ клиновыми, или блоковыми затворами,—системѣ *Малерба*, какъ наиболѣе простой по устройству и удобству дѣйствія, а изъ ружей со скользящими затворами,—системѣ *Мясоедова*, такъ какъ въ этомъ ружьѣ сохранены всѣ достоинства ружей этого сорта и устранены ихъ недостатки. Согласно сему было предположено принять для флота ружья *Мясоедова*, если они могутъ быть изготовлены въ Россіи; если же наши заводы, устроенные спеціально для выдѣлки ружей Бердана, не возьмутся за этотъ заказъ и придется прибѣгнуть къ приготовленію ихъ за границею, то заказать ружья *Малерба*, какъ наиболѣе простыя по устройству и потому болѣе дешевыя.

Одновременно съ испытаніемъ малокалиберныхъ ружей разныхъ системъ было испытано, между прочимъ, примѣненіе къ нимъ абордажныхъ палашей, вмѣсто штыковъ, но примѣненіе это оказалось неудобнымъ, потому что ружье съ примкнутымъ палашемъ длин-

нѣе и ощутительно тяжелѣе ружья со штыкомъ и имѣетъ значительный перевѣсъ на дуло, что, кромѣ неудобства обращенія, затрудняетъ стрѣльбу до такой степени, что она становится положительно невозможною съ примкнутымъ палашемъ.

Изготовление для флота винтовокъ полковника Мясоѣдова на нашихъ заводахъ въ короткій срокъ оказалось невозможнымъ, за значительностью исполняемыхъ ими заказовъ для военно-сухопутнаго вѣдомства; заказъ же ружей заграницею вообще признавался неудобнымъ, въ особенности въ виду приближавшихся военныхъ обстоятельствъ. Находя, однако, невозможнымъ оставаться на время войны съ передѣланными 6-ти линейными винтовками, морское вѣдомство обратилось къ сухопутному съ просьбою объ отпускѣ винтовокъ Бердана, сначала въ количествѣ требовавшемся для эскадры, которую предполагалось послать въ Средиземное море, а затѣмъ и для всѣхъ командъ балтійскаго и черноморскаго флотовъ. Согласно сему и съ Высочайшаго Государя Императора разрѣшенія, отпущено морскому вѣдомству 12 т. малокалиберныхъ винтовокъ драгунскаго образца, изготовленныхъ на тульскомъ заводѣ, которыя и составляютъ настоящее вооруженіе флотскихъ экипажей; для гвардейскаго же экипажа, какъ исполняющаго, въ извѣстныхъ случаяхъ, службу наравнѣ съ частями гвардейскаго корпуса, приняты тѣже винтовки, но пѣхотнаго образца.

Взамѣнъ гладкоствольныхъ абордажныхъ пистолетовъ, уступавшихъ во всѣхъ флотахъ мѣсто револьве-



рамъ, въ 1870 году былъ Высочайше утвержденъ образецъ пистолета-револьвера для нашихъ судовыхъ командъ. Револьверъ этотъ, системы Галанъ, нѣсколько измѣненный и улучшенный, имѣетъ предъ другими употреблявшимися въ то время револьверами преимущество въ отношеніи быстроты перезаряжанія и легкости обращенія съ нимъ. Револьверы эти, по устройству замка, даютъ возможность стрѣлять взвода курокъ для каждаго выстрѣла отдѣльно, или производить всѣ шесть выстрѣловъ непрерывно, дѣйствуя на спускъ, причѣмъ курокъ взводится и падаетъ автоматически.

Первыя партіи револьверовъ этого образца и патроновъ къ нимъ изготовлялись для морскаго вѣдомства за границу; но въ видахъ освобожденія изъ зависимости отъ иностранной промышленности и въ этомъ дѣлѣ, дальнѣйшее изготовленіе револьверовъ, въ количествѣ 5,000, предоставлено тульскому оружейному фабриканту Гольякову, приготовившему сначала для опыта нѣсколько такихъ пистолетовъ вполне удовлетворительно. До настоящаго времени отъ Гольякова принято уже до 1.000 револьверовъ.

Приготовленіе металлическихъ патроновъ къ этимъ револьверамъ съ 1879 года установлено въ артиллерійской мастерской с.-петербургскаго порта, для чего приспособлены тѣ же механическіе станки, на которыхъ выдѣлывались гильзы для ружей образца Баранова и которые оставались свободными, такъ какъ патроны къ малокалибернымъ винтовкамъ приобрѣтаются отъ сухопутнаго вѣдомства въ готовомъ видѣ.

---

### ГЛАВА III.

#### МИННОЕ ДѢЛО.

Мины во время  
крымской войны.

Искусство употребленія подводныхъ минъ, достигшихъ нынѣ значенія самостоятельнаго, и притомъ весьма грознаго, оружія, какъ для защиты, такъ и для нападенія, можно сказать родилось и выросло въ теченіи описываемаго періода. Хотя плавучія и подводныя мины извѣстны съ очень давнихъ поръ, и почти во всѣхъ войнахъ конца минувшаго и начала нынѣшняго столѣтія дѣлались болѣе или менѣе удачныя попытки разрушать подводными минами непріятельскіе корабли, плавучіе мосты и разныя загражденія на фарватерахъ и въ рѣкахъ, но какъ новый родъ оружія, правильно организованный, подводныя мины были впервые примѣнены нами въ войну 1853—1856 годовъ къ защитѣ балтійскаго побережья, Керченскаго пролива, на Дунаѣ и въ устьяхъ Днѣпра и Днѣстра. Мины, употреблявшіяся въ то время, были исключительно оборонительныя, разставлялись на назначенныхъ пунктахъ и удерживались на мѣстѣ помощью канатовъ и якорей или баласта. По способу



воспламененія онѣ раздѣлялись на гальваническія, имѣвшія проводники выведенные на берегъ, и пиротехническія, снабженныя ударнымъ механизмомъ. Взрывъ тѣхъ и другихъ происходилъ вслѣдствіе удара о нихъ. Ни одного непріятельскаго судна не было однако уничтожено этими минами въ теченіи войны 1853—56 годовъ, но были сильно повреждены четыре англійскіе парохода, которые вслѣдствіе этого и отправлены для исправленія въ доки и болѣе не принимали участія въ военныхъ дѣйствіяхъ. Результатъ этотъ вполне соответствовалъ тѣмъ незначительнымъ зарядамъ, которыми снаряжались мины. Въ то время подводными минами не предполагалось губить корабли совершенно, а только повреждать настолько, чтобы они не могли продолжать службу безъ капитальныхъ исправленій. Размѣръ зарядовъ этихъ минъ былъ опредѣленъ опытами, произведенными въ Кронштадтѣ особою комиссіею, причемъ оказалось, что зарядъ въ 10 фунтовъ обыкновеннаго пороха расслабляетъ и частію разрушаетъ корабельныя скрѣпленія до того, что корабль, испытавшій дѣйствіе такого заряда, дѣлается неспособнымъ къ дальнѣйшей службѣ. На этомъ основаніи, зарядъ отъ 10 до 15 фунтовъ пороха былъ признанъ вполне достаточнымъ для дѣйствія противъ деревянныхъ судовъ. Лишь подъ конецъ войны стали заряжать мины 35-ти фунтовыми зарядами.

Несмотря на несовершенство и малую дѣйствительность минъ употреблявшихся въ крымскую войну, одно уже присутствіе ихъ въ нашихъ водахъ произ-

водило большое моральное впечатлѣніе на противниковъ и заставляло ихъ быть крайне осторожными.

Примѣненіе минъ  
въ сѣверо-амери-  
канскую между-  
собную войну.

Обширное примѣненіе подводныхъ минъ было вызвано американскою междоусобною войною не только для обороны, но и для нападенія. Во время этой войны, кромѣ постоянныхъ минъ употреблялись и плавучія, спускавшіяся по теченію рѣкъ, а также впервые примѣнены мины къ шлюпкамъ, для нападенія на большія суда; и немедленно же ясно выразилось то громадное значеніе, которое принадлежитъ минамъ, какъ орудію морской войны. Отъ минъ, устроенныхъ южанамъ, погибло болѣе 40 военныхъ судовъ и въ томъ числѣ 6 мониторовъ; кромѣ того много судовъ получило серьезныя поврежденія. Въ отчетѣ секретаря флота Сѣверо-Американскихъ штатовъ прямо высказано, «что торпедо конфедератовъ причинили болѣе вреда судамъ нашего флота, чѣмъ всѣ другія средства береговой обороны взятые вмѣстѣ». Адмиралъ Портеръ, послѣ трехлѣтней практики въ атакѣ прибрежныхъ укрѣпленій разнаго рода, выражаетъ убѣжденіе, что «миновать береговую батарею, при прямомъ фарватерѣ и достаточной глубинѣ, очень легко, и нѣтъ такого форта въ сѣверныхъ штатахъ, который могъ бы воспрепятствовать эскадрѣ обойти его позицію, если фарватеръ предъ нимъ не будетъ загражденъ. Торпедо и загражденія представляютъ несравненно лучшую защиту, чѣмъ существующіе наши «форты». Относительно моральнаго вліянія подводныхъ минъ на противника, адмиралъ Фарагутъ свидѣтель-



ствуешь, что «одна мысль о сосѣдствѣ съ такимъ «опаснымъ и невидимымъ врагомъ производитъ дурное «моральное вліяніе на матросовъ и наводитъ страхъ». И дѣйствительно, мины южанъ заставляли сѣверо-американскій флотъ вести свои операціи съ крайнею осторожностью, чѣмъ много способствовали продленію борьбы.

Результаты американской войны относительно подводныхъ минъ были настолько осязательны, что всѣ государства, имѣющія флотъ, обратили особое вниманіе на разработку минныхъ вопросовъ и на подготовленіе свѣдущихъ въ минномъ дѣлѣ офицеровъ и нижнихъ чиновъ. Съ этого времени постепенно стали основываться спеціальныя комитеты и учреждаться минныя школы въ Америкѣ, Англіи, Австріи, Франціи, Италіи, Испаніи, Пруссіи, Бельгіи, Швеціи, Даніи и Голландіи. Всюду начали производиться испытанія многоразличныхъ изобрѣтеній и улучшеній въ устройствѣ минъ, въ способахъ ихъ воспламененія и въ взрывчатыхъ составахъ, дѣйствующихъ болѣе разрушительно чѣмъ обыкновенный порохъ, но изслѣдованія эти содержались вездѣ въ большой тайнѣ.

У насъ мины, пока онѣ не входили въ составъ судоваго вооруженія и были исключительно оборонительныя, находились въ завѣдываніи военно-инженернаго вѣдомства и морскіе чины только содѣйствовали разстановкѣ ихъ, когда въ томъ была надобность. Лишь защита минами кронштадтскихъ фарватеровъ и рейдовъ, во время крымской войны, лежала всецѣло на

Вліяніе сѣверо-американской войны на дальнѣйшее развитіе миннаго дѣла.

Начало самостоятельной разработки миннаго дѣла у насъ на флотѣ.

морскомъ вѣдомствѣ и выполнялась, подготовленными къ этому дѣлу академикомъ Якоби, морскими офицерами и нижними чинами и подъ руководствомъ самого Якоби. Всѣ мины, проводники для нихъ, гальваническія батареи и проч. для защиты Кронштадта были изготовлены и установлены на мѣстѣ морскимъ вѣдомствомъ, подъ наблюденіемъ означенныхъ офицеровъ. По окончаніи же войны вся заготовленная минная часть передана инженерному вѣдомству. Самостоятельная разработка миннаго дѣла на флотѣ, съ цѣлью примѣненія минъ къ дѣйствію съ судовъ, началась въ 1862 году испытаніемъ минныхъ тарановъ, предложенныхъ генераль-маіоромъ барономъ Тизенгаузенемъ. Испытанія эти производились особою коммисією на лодкѣ «Опытъ» и указали, что подводный зарядъ, выдвинутый на шесть длиною отъ 3-хъ до 4-хъ саженой, можетъ быть взорванъ безъ всякаго вреда для дѣйствующаго судна, что и послужило основаніемъ къ дальнѣйшей разработкѣ и примѣненію минъ къ судамъ.

До 1868 г. дѣломъ этимъ занималось нѣсколько лицъ независимо одинъ отъ другаго; такъ, по иниціативѣ генераль-адъютанта Попова производились опыты надъ устройствомъ, разработанныхъ полковникомъ Петрушевскимъ, минъ на откидныхъ шестахъ; на броненосной эскадрѣ и на отрядѣ морскаго училища занимались примѣненіемъ минъ къ гребнымъ и паровымъ шлюпкамъ и приспособленіемъ ихъ къ канонерскимъ лодкамъ, для дѣйствія съ носа вмѣсто тарана.



Въ 1867 году при броненосной эскадрѣ была сформирована временная минная школа, подъ наблюдениемъ лейтенанта Терентьева, въ которой въ теченіи 1868 года было приготовлено 50 комендоровъ способныхъ дѣйствовать минами.

При этихъ первыхъ попыткахъ примѣненія минъ къ судамъ мы еще не отдѣляли миннаго дѣла въ особую спеціальность, но чтобы придать болѣе единства миннымъ опытамъ и вести ихъ систематичѣе, въ ноябрѣ 1868 года, было поручено председателю артиллерійскаго отдѣленія морскаго техническаго комитета принять это дѣло къ ближайшему завѣдыванію отдѣленія, а для должнаго его направленія учредить при отдѣленіи особую комиссію изъ специалистовъ по минному искусству. Первымъ дѣломъ означенной комисіи было озаботиться обученіемъ минному искусству офицеровъ и нижнихъ чиновъ, требовавшихся для завѣдыванія и дѣйствія минами на судахъ, и указать программу, по которой должны производиться минныя изслѣдованія, чтобы изъ полученныхъ результатовъ можно было извлечь наибольшую пользу. Съ 1870 года обученіе нижнихъ чиновъ минному искусству поручено учебному артиллерійскому отряду; офицеры же назначались ежегодно, въ числѣ 4—5 человекъ, въ техническо-гальваническое заведеніе военно-инженернаго вѣдомства, для ознакомленія съ электричествомъ и подводными минами совмѣстно съ сухопутными офицерами, обучавшимися въ томъ же заведеніи.

Изслѣдованія по минной части и примѣненіе минъ

къ судамъ, по указаніямъ комисіи, производились на учебно-артиллерійскомъ отрядѣ и на броненосной эскадрѣ, причемъ вырабатывались и совершенствовались разныя приспособленія для управленія минами и воспламененія ихъ; практиковались надъ загражденіемъ судовъ отъ нападеній помощью контръ-минъ; придумывались способы вылавливанія и парализаціи непріятельскихъ минъ и т. п.

Въ ряду различныхъ новыхъ изобрѣтеній по минной части, означенною минною комисіею было разсмотрѣно въ 1869 году, между прочимъ, и предложеніе Уайтгеда принять только что испытанныя тогда самодвижущіяся мины его системы. Но мины эти были въ то время еще далеко не совершенны: онѣ имѣли малый ходъ, неудовлетворительную мѣткость и представлялись неудобными для дѣйствія съ судовъ. Кромѣ того Уайтгедъ желалъ получить чрезвычайно большое вознагражденіе за свое изобрѣтеніе: 800 т. флориновъ. Въ виду этого, предложеніе Уайтгеда не было принято, но такъ какъ дѣйствующая въ этихъ минахъ сила—сжатый воздухъ, примѣнялся уже у насъ къ движенію паровоза на желѣзной дорогѣ и въ морскомъ вѣдомствѣ испытывалась дѣйствующая сжатымъ воздухомъ подводная лодка механика Александровскаго, то рѣшено было попытаться приготовить самодвижущуюся подводную мину собственными средствами, что и было поручено тому же механику Александровскому, подъ наблюденіемъ ген.-адъют. Попова.

Къ 1869 году приспособленіе къ судамъ минъ на



откидныхъ шестахъ получило уже настолькоъ законченный видъ, что отправленный въ этомъ году въ Тихій океанъ отрядъ, состоявшій изъ корвета «Бояринъ» и клиперовъ «Гайдамакъ» и «Алмазъ», былъ снабженъ такими минами для боевыхъ цѣлей, и съ тѣхъ поръ всѣ отправлявшіеся въ заграничное плаваніе суда вооружались минами на откидныхъ шестахъ.

Въ 1873 году, для подготовленія личнаго миннаго состава и производства минныхъ опытовъ назначенъ былъ фрегатъ «Адмиралъ Лазаревъ», который, не входя ни въ составъ учебнаго артиллерійскаго отряда, ни въ составъ практической броненосной эскадры, долженъ былъ посвятить минному дѣлу все время плаванія, не стѣсняясь обычными росписаніями занятій судовъ въ эскадрахъ. По своимъ размѣреніямъ, скорости хода и поворотливости, фрегатъ былъ пригоденъ для производства минныхъ опытовъ, какъ на рейдахъ, такъ и въ открытомъ морѣ, и на кампанію 1873 года онъ получилъ мины всѣхъ примѣнявшихся у насъ родовъ. Кромѣ изслѣдованій надъ минами и упражненій съ ними, фрегатъ приготовилъ офицеровъ и минеровъ для судовъ, отправленныхъ въ томъ и слѣдующемъ году въ заграничное плаваніе и снабженныхъ минами. Производство минныхъ упражненій и обученіе комендоровъ минному искусству продолжалось также и на учебномъ артиллерійскомъ отрядѣ.

Между тѣмъ минное дѣло, развиваясь съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе во всѣхъ государствахъ, начало уже къ этому времени приобрѣтать значеніе

Возложеніе за-  
вѣдыванія всею  
минною частью  
во флотъ на осо-

бое ответствен-  
ное лицо

правильнаго орудія морской войны, получавшаго все большее и большее довѣріе къ его дѣйствительности въ средѣ моряковъ всѣхъ странъ. Въ морскихъ бюджетахъ начали появляться новыя статьи расходовъ на минное дѣло и притомъ въ значительныхъ размѣрахъ. Добывавшіяся нами съ большимъ трудомъ свѣдѣнія объ успѣхахъ примѣненія минъ къ судамъ и о результатахъ производимыхъ опытовъ убѣждали, что дѣлу этому придается всюду особая важность. Командированный въ Америку командиръ фрегата «Адмиралъ Лазаревъ», капитанъ 1 ранга Новосильскій сообщилъ по возвращеніи, что правительство Соединенныхъ Штатовъ признаетъ торпедо и миноносныя суда наиболѣе вѣрнымъ и экономичнымъ средствомъ, не только для пассивной обороны портовъ и прибрежій, но и для войны активной и наступательной. Согласно такому воззрѣнію, въ Соединенныхъ Штатахъ устроили спеціальныя минныя школы, дѣлаютъ запасы минъ и ихъ принадлежностей и строятъ миноносныя суда большихъ размѣровъ.

Въ виду такого положенія дѣла, признано было необходимымъ и у насъ придать минной части соотвѣтственное ея значенію развитіе и организовать завѣдываніе ею на болѣе прочныхъ началахъ. Не находя возможнымъ придать веденію миннаго дѣла ту гласность, съ которою соединено производство дѣлъ въ отдѣленіяхъ морскаго техническаго комитета, найдено было болѣе соотвѣтствующимъ цѣли назначить для общаго завѣдыванія минною частью на флотъ особое



отвѣтственное лицо, которому поручить: наблюденіе за исполненіемъ всѣхъ предположеній по минной части и за вооруженіемъ минами судовъ; завѣдываніе спеціальнымъ образованіемъ минныхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ и ихъ дальнѣйшею службою; начальствованіе тѣми судами, которыя будутъ спеціально назначаться для минныхъ изслѣдованій, и предсѣдательствованіе въ существовавшей минной комисіи, которая отдѣлена при этомъ отъ артиллерійскаго отдѣленія морскаго технического комитета. Мѣра эта утверждена Государемъ Императоромъ 21 января 1874 года и завѣдываніе минною частью на флотѣ возложено на контръ-адмирала Пилкина. Съ началомъ вооруженія минами судовъ черноморскаго флота, назначено и тамъ отдѣльное лицо для завѣдыванія минною частью, причемъ это лицо поставлено въ зависимость отъ указаній контръ-адмирала Пилкина во всемъ, что касается техники миннаго дѣла и личнаго состава минныхъ спеціалистовъ.

Въ хозяйственномъ отношеніи минное дѣло, съ самаго начала его основанія, было соединено съ хозяйствомъ морской артиллеріи. Пока оно находилось въ періодѣ изслѣдованій и пока еще не всѣ суда снабжались минами, портовые артиллерійскія части, при штатномъ ихъ составѣ, не встрѣчали затрудненій къ удовлетворенію потребностей миннаго дѣла; но когда мины и многоразличныя ихъ принадлежности стали совершенствоваться и вводиться на всѣ суда флота, увеличиваясь въ числѣ и въ разнообразіи системъ и

устройство, оказалось необходимымъ личный составъ артиллерійскихъ частей въ главныхъ портахъ, кронштадтскомъ и николаевскомъ, пополнить специалистами по минной части. Съ этою цѣлю, съ Высочайшаго разрѣшенія, къ артиллерійскимъ частямъ приданы минные специалисты. Завѣдываніе минными мастерскими возложено на минныхъ же офицеровъ изъ инженеръ-механиковъ; также опредѣлены содержатели миннаго имущества отдѣльные отъ артиллерійскихъ содержателей.

Задачи дѣятельности морскаго министерства по минной части.

Въ основаніе дѣятельности по минной части были положены слѣдующія двѣ цѣли: 1) образовать личный составъ, какъ офицеровъ, такъ и нижнихъ чиновъ, специально подготовленныхъ къ сознательному дѣйствію минами, и 2) пріобрѣсти запасъ наиболее усовершенствованныхъ минъ, а также средства къ пополненію и улучшенію миннаго снабженія судовъ, возможно менѣе обращаясь къ иностранной производительности.

Твердое основаніе образованію личнаго состава минной части положено изданіемъ Высочайше утвержденныхъ въ 1875 году положеній: о минномъ офицерскомъ классѣ со школою для нижнихъ чиновъ, объ учебномъ минномъ отрядѣ и о минныхъ офицерахъ и минерахъ на флотѣ.

Минный классъ и минная школа въ Кронштадтѣ.

Образованіе офицеровъ и нижнихъ чиновъ по минной специальности двоякое: теоретическое и практическое. Для первой цѣли устроенъ въ Кронштадтѣ минный офицерскій классъ со школою для нижнихъ чиновъ. Въ минномъ классѣ преподается не одно минное дѣло,



но и вспомогательныя для него науки, какъ физика и химія, поскольку онѣ имѣютъ отношеніе къ минному дѣлу.

Для лучшаго усвоенія всѣхъ предметовъ курса, рядомъ съ теоретическимъ обученіемъ идутъ практическія занятія, для которыхъ устроены физическій и минный кабинеты и химическая лабораторія, снабженные всѣми нужными приборами, инструментами и моделями. Кабинеты и лабораторія постоянно пополняются всѣми вновь изобрѣтаемыми, какъ у насъ, такъ и за границею, приборами и для нихъ выписываются спеціальныя журналы и книги. Для опытовъ со взрывчатыми составами и для практическихъ занятій въ заряджаніи минъ и запаловъ и взрывѣ ихъ выстроено особый домикъ у цитадельской пристани въ Кронштадтѣ. При практическихъ занятіяхъ офицеры собственноручно производятъ всѣ опыты и химическіе анализы; изготовляютъ взрывчатые составы и минные запалы; снаряжаютъ и приготавливаютъ къ дѣйствию мины всѣхъ образцовъ и подробно знакомятся съ устройствомъ, дѣйствіемъ и исправленіемъ многоразличныхъ приборовъ и матеріаловъ, употребляемыхъ въ минномъ дѣлѣ. Руководство какъ теоретическими, такъ и практическими занятіями возложено на лицъ получившихъ высшее спеціальное образованіе.

Матросы, приготавливаемые въ минеры, изучаютъ тѣ же предметы, но по сокращеннымъ программамъ, въ тѣхъ предѣлахъ, которые доступны пониманію нижнихъ чиновъ и которые требуются для сознательнаго

выполненія возлагаемыхъ на нихъ службою обязанностей. Кромѣ того нижніе чины обучаются мастерствамъ, нужнымъ для миннаго дѣла, и большая часть изъ нихъ работаетъ въ послѣдствіи въ минныхъ мастерскихъ въ качествѣ мастеровыхъ. Система обученія нижнихъ чиновъ та же, какъ и для офицеровъ, т. е. рядомъ съ сообщеніемъ научныхъ свѣдѣній идутъ практическія работы. Для подготовленія молодыхъ матросовъ къ поступленію въ минную школу устроенъ отдѣльный классъ, гдѣ они обучаются грамотѣ и арифметикѣ, а для приготовленія минныхъ унтеръ-офицеровъ—еще особый спеціальный классъ, въ который поступаютъ лучшіе минеры.

Сверхъ миннаго дѣла какъ офицерами, такъ и нижними чинами изучаются приборы и машины, служащія для электрическаго освѣщенія, получающаго столь широкое примѣненіе на судахъ флота, такъ какъ заведываніе этимъ освѣщеніемъ возложено на минныхъ специалистовъ.

Для облегченія обученія въ классѣ и для возможно большаго распространенія въ средѣ строевыхъ офицеровъ флота свѣдѣній о минномъ дѣлѣ и вспомогательныхъ наукахъ, изданы печатные курсы физики, химіи и миннаго дѣла, которые и розданы безвозмездно не только миннымъ офицерамъ, но также судовымъ командирамъ и старшимъ флотскимъ и артиллерійскимъ офицерамъ. Съ тою же цѣлью печатаются курсы практическихъ занятій и записки для нижнихъ чиновъ.



Въ видахъ большаго общенія минныхъ спеціалистовъ между собою и обмѣна мыслей, зимою, устраиваются съ Кронштадтѣ бесѣды, на которыхъ минные офицеры дѣлають сообщенія по разнымъ относящимся къ ихъ специальности вопросамъ и предложенія новыхъ приборовъ и усовершенствованій. Новыя предложенія разсматриваются коммисією, члены въ которую выбираются самими же минными офицерами изъ своей среды. Предложенія, заслуживающія испытаній, съ разрѣшенія завѣдывающаго миннымъ дѣломъ на флотѣ, изготовляются и испытываются. Наиболѣе интересныя сообщенія и результаты испытаній заслуживающихъ вниманія предложеній, печатаются и рассылаются всѣмъ миннымъ офицерамъ, находящимся въ другихъ портахъ или въ плаваніи, для ознакомленія и ихъ съ новыми работами и изслѣдованіями.

Вслѣдствіе значительнаго развитія миннаго искусства, одной зимы оказывается недостаточно для основательнаго его изученія, и потому предполагается раздѣлить курсъ на основной и высшій. Въ послѣдній будутъ переводиться лишь болѣе способные изъ числа офицеровъ окончившихъ первый курсъ, которые могли бы впослѣдствіи совершенствовать минное дѣло и двигать впередъ его научную сторону.

Зимній или береговой курсъ обученія офицеровъ и Учебный зимний отрядъ. нижнихъ чиновъ заканчивается непосредственнымъ примѣненіемъ всего пройденнаго къ дѣлу на учебномъ минномъ отрядѣ, плавающемъ ежегодно въ теченіи четырехъ мѣсяцевъ. Отрядъ этотъ составляется изъ

судовъ разныхъ типовъ, на которыхъ устроены всѣ приспособленія для употребленія минъ всѣхъ образцовъ. Здѣсь, переходя съ судна на судно, офицеры и нижніе чины изучаютъ практически минное дѣло во всемъ его разнообразіи. Къ плаванію на отрядѣ допускаются лишь тѣ офицеры и нижніе чины, которые по экзамену, производимому весною, окажутся вполне усвоившими зимній курсъ миннаго класса и школы. По окончаніи плаванія отряда этимъ лицамъ снова производится экзаменъ и лишь выдержавшіе удовлетворительно этотъ второй экзаменъ получаютъ право на занятіе должностей минныхъ офицеровъ и минеровъ на судахъ.

Служебное по-  
ложеніе минныхъ  
офицеровъ и ми-  
неровъ.

Должностямъ минныхъ офицеровъ и минеровъ присвоено денежное содержаніе наравнѣ съ другими судовыми специалистами, но съ тою разницею, что размѣръ содержанія минныхъ офицеровъ опредѣляется не рангомъ судна, какъ принято для другихъ специальностей, потому что часто мелкія суда снабжаются болѣе разнообразными минными приспособленіями, чѣмъ суда большія, а степенью ихъ познаній, которая опредѣляется при выпускномъ экзаменѣ. При этомъ экзаменѣ минные офицеры дѣлятся на два разряда, изъ которыхъ первому присвоено содержаніе равное съ специалистами на судахъ 1-го ранга, а второму—на судахъ 2-го ранга. Кромѣ того установлено, что первый разрядъ не можетъ быть полученъ въ чинахъ мичмана и прапорщика, не смотря на знанія, но пріобрѣтается впоследствии, по производствѣ въ слѣдующіе чины.



На судахъ минные офицеры продолжаютъ нести обязанности вахтенныхъ начальниковъ и вообще всю морскую службу, а потому имѣютъ свободный доступъ въ старшіе офицеры и судовые командиры.

Ко времени объявленія минувшей войны съ Турціею, миннымъ классомъ и школою было сдѣлано только два выпуска, и мы имѣли всего 28 минныхъ офицеровъ и 68 минеровъ, изъ которыхъ и было отправлено потребное число на Дунай и въ черноморскіе порта, гдѣ они принесли большую пользу своею дѣятельностью. Въ настоящее время мы имѣемъ:

Числовые данныя относительно личнаго состава.

|                                          | Минныхъ офицеровъ. | Минеровъ. |
|------------------------------------------|--------------------|-----------|
| Въ балтійскомъ флотѣ. . . . .            | 46                 | 189       |
| — черноморскомъ — . . . . .              | 14                 | 52        |
| На судахъ заграничнаго плаванія. . . . . | 10                 | 25        |
| Итого. . . . .                           | 70                 | 266       |

Сверхъ того обучается въ классѣ и школѣ. . . . . 30 90

Число это, въ особенности по отношенію къ нижнимъ чинамъ, еще не достаточно для удовлетворенія нынѣшнихъ потребностей флота въ минныхъ специалистахъ, а потому минному классу и школѣ предстоитъ еще усиленная дѣятельность въ ближайшемъ будущемъ.

Независимо отъ специалистовъ собственно миннаго дѣла, необходимы еще специально подготовленные механики и машинисты, для управленія на судахъ воздухоплавательными машинами и дѣйствующими сжа-

Мѣры къ подготовленію механиковъ и машинистовъ для миннаго дѣла.

тымъ воздухомъ аппаратами, для метанія самодвижущихся минъ Уайтгеда, требующими умѣлаго и внимательнаго обращенія и ухода. Поэтому, какъ въ Кронштадтѣ, такъ и въ Николаевѣ, въ зимнее время обучаются этому дѣлу офицеры корпуса инженеръ-механиковъ и машинисты, предназначаемые для завѣдыванія упомянутыми машинами и аппаратами на судахъ. Означеннымъ механикамъ за это завѣдываніе выдаются столовые деньги и морское довольствіе наравнѣ съ механиками, завѣдывающими трюмными отсеками.

Мѣры къ распространенію свѣдѣній о минномъ дѣлѣ вообще между офицерами.

Успѣшное примѣненіе минъ въ бою зависитъ не только отъ качества отпускаемыхъ на суда минъ, или познаній специальныхъ минныхъ офицеровъ, но также и отъ умѣнія судовыхъ командировъ и вообще офицеровъ служащихъ на судахъ правильно дѣйствовать этимъ оружіемъ, а потому скорѣйшее ознакомленіе вообще всѣхъ офицеровъ флота съ миннымъ дѣломъ, еще мало имъ знакомымъ по своей новизнѣ, представляется чрезвычайно важнымъ. Въ этихъ видахъ, минувшею зимою открыто въ Кронштадтѣ и Николаевѣ для офицеровъ чтеніе лекцій по минному дѣлу, сопровождаемое практическими занятіями. Для удобства изученія дѣла офицеры были раздѣлены на партіи не болѣе 24 человекъ и каждой партіи прочтено 10 лекцій и произведено 20 практическихъ занятій, при которыхъ офицеры собственноручно упражнялись съ минами и всѣми минными принадлежностями. Съ тою же цѣлью преподаваніе миннаго дѣла введено въ морскомъ и техническомъ училищахъ.



Обстоятельныя изслѣдованія и опыты на учебномъ минномъ отрядѣ показали, что откидные мины, которыми снабжались наши военныя суда, представляютъ многія неудобства. Оказалось, что откидные шести громоздки и затрудняютъ какъ дѣйствіе ими, такъ и уборку; буйки, которыми они поддерживаются на известной глубинѣ, годны лишь при небольшомъ ходѣ; мины слишкомъ тяжелы (около 11 пудовъ); обыкновенный порохъ недостаточно силенъ для нанесенія существенныхъ поврежденій современнымъ броненосцамъ. Эти обстоятельства вынудили заняться разработкою новыхъ приспособленій, которыя въ свою очередь, на основаніи опытовъ, пришлось совершенствовать и измѣнять. Такимъ путемъ, въ теченіи послѣднихъ пяти лѣтъ, выработаны и введены у насъ на суда: цилиндрическія шестовыя мины новаго образца, съ автоматическимъ замыкателемъ, предложеннымъ морской артиллеріи штабсъ-капитаномъ Трумбергомъ. Эти мины, снаряжаются пироксилиномъ, вѣсятъ всего 2½ пуда и употребляются безразлично, какъ на большихъ судахъ, такъ и на шлюпкахъ. Такія мины были употреблены лейтенантами Дубасовымъ и Шестаковымъ при взрывѣ турецкаго монитора на Дунаѣ. Откидные шести замѣнены трубчатыми выдвижными шестами. Изслѣдованы и введены на суда буксирныя мины Гарвея. Разработаны и также введены буксирныя шести особаго устройства, предложенные генералъ-адъютантомъ Поповымъ; шести эти вооружаются тѣми же цилиндрическими минами. Разработаны и введены

Усовершенствованія въ послѣдніе пять лѣтъ

особыя мины для самозагражденія судовъ, съ кольцевымъ замыкателемъ, предложеннымъ миннымъ офицеромъ лейтенантомъ Тверитиновымъ. Такія мины ставятся вокругъ судна, когда оно на якорѣ, и служатъ ему защитою отъ нападенія какъ миноносокъ, такъ и большихъ судовъ. Изслѣдованы и введены приспособленія для дѣйствія минами сначала съ гребныхъ, а затѣмъ и съ паровыхъ шлюпокъ и съ миноносокъ. Мины судового загражденія приспособлены къ бросанію съ миноносокъ на пути близко идущаго непріятельскаго судна. Разрабатывается ручная пироксилиновая мина, для дѣйствія съ миноносокъ противъ миноносокъ же.

Одновременно съ этими усовершенствованіями минъ производились изслѣдованія и надъ взрывчатыми составами болѣе сильными чѣмъ порохъ, главнымъ образомъ надъ пироксилиномъ и динамитомъ. Полное преимущество отдано первому изъ этихъ составовъ, какъ по совершенной безопасности при перевозкѣ и храненіи его во влажномъ видѣ, такъ и по безвредности для здоровья лицъ обращающихся съ нимъ. Принятіе пироксилина много способствовало улучшенію самыхъ образцовъ минъ и усилило разрушительное ихъ дѣйствіе болѣе чѣмъ вдвое. Требующіеся для взрыванія пироксилина спеціальныя запалы выработаны также трудами нашихъ минныхъ офицеровъ.

Самодвижущіеся  
мины Уайтхеда.

Что касается самодвижущихся минъ, то испытанія мины Александровскаго указали, что хотя мина эта и могла двигаться подъ водою въ желаемомъ направ-



леніи, но имѣла многіе недостатки, зависящіе какъ отъ несовершенства технической отдѣлки, такъ и отъ самой системы мины, требовавшей слишкомъ большихъ размѣровъ и вѣса ея корпуса. Ожидать скорого доведенія этой мины до возможности практическаго пользованія ею было нельзя; между тѣмъ изобрѣтатель самодвижущейся мины, Уайтгедъ, въ 1875 году, значительно улучшилъ свои мины, придавъ имъ скорость до 20-ти узловъ на короткихъ и 9-ти узловъ на большихъ разстояніяхъ и способность хорошо сохранять желаемое направленіе и глубину. Такіе результаты, достигнутые Уайтгедомъ, побудили почти всѣ европейскія государства пріобрѣсти его мины. Дабы не лишить нашъ флотъ столь грознаго оружія, введеннаго въ другихъ европейскихъ флотахъ, въ началѣ января 1876 года, былъ пріобрѣтенъ отъ Уайтгеда секретъ его изобрѣтенія, за 9 т. ф. стерл., и сдѣланъ заказъ 100 минъ на половинныхъ издержкахъ съ военно-инженернымъ вѣдомствомъ. Впослѣдствіи военнымъ вѣдомствомъ было передано морскому, изъ его доли, 20 минъ. Въ 1878 году пріобрѣтено отъ Уайтгеда еще 150 минъ для снабженія ими нашихъ миноносокъ.

При первомъ же заказѣ минъ Уайтгеду былоговорено право для морскаго и инженернаго вѣдомствъ содержать на его заводѣ, во все время выполненія заказа, нашихъ офицеровъ и мастеровыхъ, которыхъ заводъ обязался ознакомить со всѣми специальными работами при выдѣлкѣ минъ, открывая впрочемъ секретную часть устройства минъ лишь офицерамъ.

Пользуясь этимъ правомъ, морское министерство успѣло обучить на заводѣ Уайтгеда 10 офицеровъ, 2 указателей и 11 мастеровыхъ и получить такимъ образомъ, вмѣстѣ съ минами, достаточное число лицъ хорошо знакомыхъ съ сохраненіемъ, ремонтнрвкою и употребленіемъ ихъ.

Мины Уайтгеда спускаются съ большихъ судовъ помощью особыхъ выбрасывающихъ аппаратовъ, помещаемыхъ въ подводной части, а также изъ особыхъ передвижныхъ трубъ, или пушекъ, устанавливаемыхъ на палубѣ и дѣйствующихъ сжатымъ воздухомъ. Въ послѣднее время, на судахъ высокобортныхъ начинаютъ примѣнять еще особыя откидныя рамы, выбрасывающія самодвижущіяся мины механически. Съ миноносокъ мины Уайтгеда спускаются изъ надводныхъ спусковыхъ трубъ, устанавливаемыхъ въ носовой части и изъ особыхъ легкихъ рѣшетчатыхъ рамъ, привѣшиваемыхъ по бортамъ шлюпки.

Въ минувшую войну мины Уайтгеда были нами употреблены два раза и во второй разъ удачно. Подробности этихъ двухъ дѣлъ, а равно содѣйствіе морскаго вѣдомства сухопутному въ устройствѣ минныхъ загражденій въ послѣднюю войну рассказаны въ главѣ XII этой части «Обзора».

Охрана судовъ  
отъ непріятель-  
скихъ минъ.

Появленіе каждаго новаго орудія нападенія естественно вызываетъ изысканіе способовъ защиты отъ вреда, наносимаго имъ; а потому всюду дѣлаются попытки изысканія мѣръ къ охранѣ судовъ отъ дѣйствія непріятельскихъ минъ, какъ на якорѣ, такъ и на ходу.



У насъ также производятся испытанія защиты судовъ отъ минъ посредствомъ сѣтей, боновъ, лееровъ и желѣзныхъ рѣшетокъ, но къ сожалѣнію всѣ испытанныя средства не представляютъ пока вполне благонадежной защиты, а потому до сихъ поръ можно сказать, что лучшее обезпеченіе противъ минныхъ атакъ все еще заключается: въ бдительности судовыхъ командъ, при помощи электрическаго освѣщенія; въ разумномъ употребленіи сторожевыхъ мелкихъ судовъ, и въ скорострѣльныхъ пушкахъ малыхъ калибровъ.

Для самостоятельной разработки минъ и минныхъ принадлежностей и для ремонта ихъ, требовалась специально приспособленная мастерская, а потому небольшое минное отдѣленіе, устроенное въ 1872 году при кронштадтской артиллерійской мастерской, въ 1875 году значительно расширено. Съ дальнѣйшимъ затѣмъ развитіемъ миннаго дѣла, въ особенности же съ принятіемъ минъ Уайтхеда, представилось необходимымъ имѣть отдѣльныя минныя мастерскія, снабженныя усовершенствованными механическими станками и паровымъ двигателемъ. Такія мастерскія устроены въ Кронштадтѣ въ одномъ изъ мачтовыхъ сараевъ, который перестроенъ и приспособленъ для этой цѣли. Мастерскія состоятъ изъ двухъ отдѣленій: одно для обыкновенныхъ минъ и другое специально для минъ самодвижущихся. Мало по малу по минной специальности образовалось нѣсколько весьма искусныхъ мастеровъ и мастеровыхъ, такъ что средствами этихъ мастерскихъ не только исправляются, но и пригото-

Изготовленіе  
минъ въ нашихъ  
мастерскихъ.

ляются вновь мины всѣхъ образцовъ, не исключая и самодвижущихся минъ Уайтгеда. Изготовленіе этихъ послѣднихъ минъ установлено благодаря усердію и искусству нашихъ офицеровъ и мастеровъ, посылавшихся на заводъ Уайтгеда. Первая же, изготовленная у насъ и испытанная 30 августа 1878 года, мина системы Уайтгеда оказалась ни въ чемъ неуступающею минамъ, приготовленнымъ на его заводъ, но стоила значительно дешевле. Въ настоящее время въ кронштадтской мастерской оканчивается уже первая партія въ двадцать минъ Уайтгеда. Въ этихъ же мастерскихъ исправляются, а отчасти и готовятся вновь, разные электрическіе приборы, требующіе весьма тщательной работы, а также исправляются динамо-электрическія машины и приборы для электрическаго освѣщенія.

Вооруженіе минами судовъ черноморскаго флота указало на необходимость имѣть и тамъ ремонтную мастерскую, а потому и въ Николаевѣ устроена, по примѣру Кронштадта, мастерская изъ двухъ отдѣленій, для обыкновенныхъ и самодвижущихся минъ, но въ значительно меньшихъ размѣрахъ.

Устройство  
пироксилиноваго  
завода.

Въ настоящее время уже имѣются средства для изготовленія въ Россіи всѣхъ сортовъ минъ и минныхъ принадлежностей, причемъ изъ заграницы мы получаемъ лишь пироксилинъ, динамо-электрическія машины для электрическаго освѣщенія и изолированныя проводники. Для того, чтобы не оставаться въ зависимости отъ иностранцевъ и по этимъ предме-



тамъ, особенно въ отношеніи полученія пироксилина, составляющаго дѣйствующую силу въ минахъ, морское вѣдомство предполагало сначала воспользоваться предложеніемъ частныхъ лицъ, желавшихъ устроить пироксилиновый заводъ, но соглашеніе съ ними не состоялось. Вслѣдствіе этого признано было болѣе удобнымъ обратиться къ постройкѣ казеннаго пироксилиноваго завода, тѣмъ болѣе что взрывчатая сила и безопасность храненія пироксилина много зависятъ отъ строгой сортировки сырыхъ матеріаловъ и очень аккуратнаго приготовленія его, что можетъ быть лучше достигнуто на казенномъ, чѣмъ на частномъ заводѣ. Такъ какъ и военно-инженерное вѣдомство имѣетъ надобность въ пироксилинѣ, для заряжанія своихъ минъ, то и оно было приглашено къ участию въ расходахъ по постройкѣ завода. Военно-инженерное вѣдомство изъявило свое согласіе войти въ долю издержекъ по устройству завода и ассигновало, съ своей стороны, на это дѣло 35½ т. рублей, съ условіемъ, что сумма эта будетъ возмѣщена ему пироксилиномъ, по цѣнѣ, въ которую обойдется выдѣлка его на новомъ заводѣ. Мѣсто для завода выбрано въ галерномъ порту, въ С.-Петербургѣ, и лѣтомъ 1879 года приступлено къ его постройкѣ. Въ настоящее время зданія уже возведены и начата установка въ нихъ механическихъ приспособленій и машинъ, требующихся для выдѣлки пироксилина, которая и начнется въ теченіи 1880 года. Веденіе дѣла на этомъ заводѣ ввѣрено минному офицеру, ознакомившемуся съ производствомъ пиро-

\*

ксилена на заграничныхъ заводахъ, и будетъ вестись подъ главнымъ надзоромъ завѣдывающаго минною частью на флотѣ.

Что касается изолированныхъ проводниковъ, то количество ихъ, требуемое морскимъ вѣдомствомъ, такъ незначительно (около 150 т. футъ въ годъ), что для удовлетворенія только этой потребности нельзя устраивать завода, но надо надѣяться, что съ развитіемъ электрическаго освѣщенія улицъ, заводовъ и большихъ помѣщеній, потребность въ изолированныхъ проводникахъ на столько увеличится, что вызоветъ и у насъ постройку спеціальнаго частнаго завода для ихъ выдѣлки.

Въ будущемъ минному дѣлу предстоитъ вѣроятно еще болѣе широкое примѣненіе, какъ для защиты береговъ, такъ и для увеличенія боевой силы флота. Исслѣдованія и усовершенствованія въ минномъ искусствѣ идутъ всюду безостановочно.



## ГЛАВА IV.

### ПОРТЫ, АДМИРАЛТЕИСТВА И ЗАВОДЫ.

Въ послѣднее двадцатипятилѣтіе въ устройствѣ нашихъ портовъ, адмиралтействъ и заводовъ произошли многочисленныя измѣненія, которыя, можно сказать, ихъ совершенно пересоздали вновь. Въ портахъ, которые уже существовали въ началѣ 50-хъ годовъ, возникли новыя адмиралтейства и заводы; существовавшія мастерскія совершенно пересозданы, многія изъ нихъ перемѣнили свои мѣста; побережья и гавани измѣнили свою глубину, сдѣлавшись не мельче, а значительно глубже; тамъ, гдѣ былъ свободный ходъ для всякаго и гдѣ такъ удобно было выносить тайкомъ казенное имущество, возвышаются каменные ограды. Доки, цѣлое столѣтіе не измѣнявшіе своего вида, расширены и углублены; новые доки, превышающіе размѣры прежнихъ, работаютъ рядомъ; повсюду гдѣ прежде видѣлись толпы матросовъ, напрягающихъ свои силы въ тяжеломъ трудѣ чернорабочаго, дѣйствуютъ паровые механизмы, подъемные краны, желѣзныя дороги, въ короткій осенній день при яркомъ

Важное значе-  
ніе имѣющаго  
двадцатипятилѣ-  
тія въ дѣлѣ уст-  
ройства портовъ.

освѣщеніи газа и даже электричества. Матроса за валовымъ трудомъ чернорабочаго почти не видать: вездѣ работаютъ вольнонаемные. Поразительны подобныя перемѣны въ подробностяхъ устройства порта, но еще поразительнѣе то обстоятельство, что тогда какъ прежде болѣе столѣтія порты существовали безъ измѣненія своего значенія, теперь, въ короткій періодъ двадцатипятилѣтія, нѣкоторые изъ нихъ, имѣвшіе прежде значеніе первостепенной важности, совсѣмъ или почти исчезли, другіе появились вновь. Астрахань уже вовсе не существуетъ въ значеніи военнаго порта; Севастополь, Архангельскъ, Свеаборгъ и Ревель имѣютъ значеніе лишь второстепенныхъ морскихъ станцій; с.-петербургскій и николаевскій (въ Черномъ морѣ) порты владѣютъ обширными механическими средствами кораблестроенія, о которыхъ три десятка лѣтъ тому назадъ не могло представить себѣ самое смѣлое воображеніе. На знойномъ, безводномъ Баиловомъ мысѣ въ Каспій возвышается бакинскій портъ со всѣми современными приспособленіями для ремонтірованія судовъ. На отдаленномъ Востокѣ, на берегу Тихаго океана, составлявшемъ 25 лѣтъ тому назадъ, не только чуждый, но неизвѣданный еще край, положены твердыя основы будущаго развитія нашего морскаго флота и береговыхъ учрежденій. Наконецъ, въ послѣднее время столь давно желанный батумскій портъ, какъ лучший на юго-восточномъ берегу Чернаго моря, сдѣлался прибѣжищемъ нашихъ военныхъ судовъ, какъ портъ русскій.



I. БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ.

1) Кронштадтскій портъ.

Существованіе кронштадтскаго порта, въ значеніи  
главнаго порта, было подвергнуто вопросу и серьез-  
ному обсужденію въ началѣ описываемаго періода, не  
смотря на то, что за такое значеніе говорили и давность  
его начала, восходящаго ко временамъ созданія рус-  
скаго флота, и имя его Великаго Основателя.

Предположеніе  
объ устройствѣ  
военнаго порта  
въ Балтійскомъ  
портѣ.

Положеніе Кронштадта въ самой глубинѣ залива, мелководіе гаваней и продолжительное замерзаніе составляли такое важное неудобство, что прежде нежели рѣшиться окончательно приводить этотъ портъ въ положеніе, соответствующее современнымъ морскимъ потребностямъ, и для этого издерживать значительныя суммы, казалось благоразумнымъ вновь обратиться къ извѣстной мысли Петра Великаго объ устройствѣ для флота Балтійскаго порта, который покрывается льдомъ на короткое время, имѣетъ достаточную глубину и можетъ помѣстить большое число кораблей. Защитники этой мысли, между которыми находились заслуженнѣйшіе наши адмиралы, указывали, что уже Петръ Великій, пріобрѣвъ болѣе удобную, чѣмъ Кронштадтъ, мѣстность, тогда же положилъ учредить тамъ военный портъ; что уже при немъ были произведены значительныя работы съ этою цѣлью; что въ Кронштадтѣ смежность военной гавани съ купеческою стѣсняетъ

развитіе и военнаго и торговаго флотовъ; что постепенное пониженіе уровня Балтійскаго моря угрожаетъ мелководіемъ самому рейду.

Доводы противъ Кронштадта и въ пользу Балтійскаго порта были такъ сильны, что морскимъ министерствомъ предписано было въ 1857 году опытіишимъ инженерамъ произвести самое подробное изслѣдованіе Балтійскаго порта. Вслѣдствіе этого сдѣланы были тщательныя промѣры, произведена нивелировка мѣстности, изслѣдованъ грунтъ земли, вырыты пробныя колодцы, и наконецъ составлено примѣрное предположеніе работъ совершенно необходимыхъ, чтобы сдѣлать этотъ пунктъ надежнымъ убѣжищемъ военнаго флота. Эти изслѣдованія показали, что для осуществленія самыхъ необходимыхъ предположеній потребуются громадныя денежныя средства, и потому морское вѣдомство принуждено было отказаться отъ мысли имѣть военнымъ портомъ Балтійскій портъ, и окончательно обратилось къ Кронштадту, изыскивая способы, чтобы привести его въ положеніе соответствующее современнымъ требованіямъ кораблестроенія и вооруженія судовъ.

Разграниченіе  
круга дѣятельно-  
сти кронштадт-  
скаго и петербур-  
бургскаго портовъ  
и ижорскихъ за-  
водовъ.

Исполненію этой задачи должно было предшествовать точное разъясненіе того значенія, которое долженъ имѣть Кронштадтъ въ отношеніи къ сосѣднему петербургскому порту и ижорскимъ адмиралтейскимъ заводамъ, дабы не разбрасывать механическихъ средствъ и не повторять ихъ безъ надобности въ нѣсколькихъ пунктахъ, что всегда соединено съ такими



значительными издержками. По подробномъ обсужденіи рѣшено, чтобы въ Кронштадтѣ были соединены средства для вооруженія и содержанія или ремонтірованія флота, чтобы с.-петербургскія адмиралтейства имѣли значеніе нашихъ главныхъ заведеній собственно для строенія судовъ, а ижорскіе заводы—для изготовленія механизмовъ. На этихъ главныхъ основаніяхъ и начаты преобразованія обоихъ этихъ портовъ и заводовъ.

Въ Кронштадтѣ дѣятельность по устройству порта выразилась въ слѣдующихъ трехъ главнѣйшихъ разрядахъ работъ: а) углубленіе водъ; б) постройка доковъ и элинговъ; в) сосредоточеніе разбросанныхъ въ портѣ адмиралтейскихъ заведеній по предметамъ ихъ назначенія и устройство механическихъ и другихъ портовыхъ средствъ, соотвѣтственно современнымъ требованіямъ содержанія флота въ боевой готовности.

Въ началѣ 50-хъ годовъ глубина кронштадтскихъ гаваней была весьма неравномѣрна, и измѣнялась въ различныхъ мѣстахъ отъ 22 до 4-хъ футъ. При существованіи винтоваго флота, въ которомъ находятся суда, сидяція въ водѣ 24, 26 и даже 27 футъ, углубленіе этихъ гаваней получило значеніе предмета первостепенной важности, и, не смотря на большіе размѣры расхода, рѣшено было съ 1859 года начать эту работу, которую принялъ на себя подрядчикъ Бенардаки и К<sup>о</sup>. Согласно заключенному съ нимъ морскимъ вѣдомствомъ контракту, онъ обязался произвести

Углубленіе гаваней.

углубленіе гаваней: военной, средней и части купеческой до 28 футъ наибольшей глубины, съ вынутіемъ 142,222 кубическихъ сажень грунта. Вся работа раздѣлена была на XXXI участокъ, и уже въ 1860 году въ углубленные участки представилась возможность поставить безопасно на зимовку наши самые большіе корабли. Но какъ ни успѣшно двигались работы, онѣ не могли быть окончены въ срокъ. Кромѣ вынутія грунта, пришлось очищать дно отъ затонувшихъ судовъ и грузовъ, что вызвало дополнительныя серьезныя работы, и такимъ образомъ углубленіе гаваней было окончено лишь въ 1869 году, причемъ въ дѣйствительности было вынуто грунта 196,678 кубическихъ сажень и уложено подрядчикамъ 2.473,101 р.

Всѣ наши наибольшія суда въ настоящее время могутъ свободно передвигаться внутри гаваней. Затѣмъ осталось лишь расширить нѣкоторые выходы изъ гаваней и углубить мѣстность на рейдѣ противъ выходовъ военной гавани, чтобы наши военныя суда не были принуждаемы втягиваться въ эту гавань чрезъ купеческую и среднюю, но могли бы свободно входить въ нее прямо съ рейда. Въ зиму съ 1879 на 1880 годъ, въ первый разъ сдѣланъ опытъ очищенія отмелей на маломъ рейдѣ и при выходахъ изъ воротъ взрывами минъ.

Сооруженіе на-  
мной стѣны  
вокругъ гаваней.

Осуществленіе этой послѣдней мѣры замедлилось необходимостью приступить къ другому весьма важному сооруженію, находящемуся въ связи съ гаванями, отлагать которое не было никакой возможности.



Деревянная стѣнка, ограждающая гавани, пришла къ 1870 году въ такую ветхость, что не могла быть долѣе поддерживаема. Поэтому въ 1873 году приступлено было къ сооруженію новой гранитной стѣнки, по частямъ, на существующемъ ряжевомъ основаніи. Эта работа, на которую исчислено по смѣтѣ 2.760,000 р., еще продолжается и по настоящее время. Стѣнка окончена со стороны рейда на длину 252 сажень и съ внутренней стороны на 84 сажени.

Чтобы покончить съ гаванями, необходимо еще сказать о небольшомъ сооруженіи, начало котораго относится къ послѣднимъ годамъ описываемаго періода.

Въ Кронштадтѣ, первомъ военномъ портѣ Россіи, въ которомъ сосредоточенъ весь балтійскій флотъ и который весьма часто посѣщается иностранными судами, при множествѣ различныхъ портовыхъ построекъ для флота, не имѣлось вовсе нетолько парадной, но даже и удобной пристани, для приставапія катеровъ Высочайшихъ Особъ, адмираловъ и другихъ начальствующихъ лицъ. Гребныя суда приставали у петровской площади къ такъ называемому «рундуку», весьма ветхому и обмелѣвшему. Въ 1874 году на этомъ мѣстѣ устроена каменная парадная пристань, съ тремя спусками къ водѣ.

До 1875 года въ Кронштадтѣ существовало два дока: Доки и эллинги.  
древнѣйшій—петровскій, и оконченный постройкою въ 1844 году—николаевскій.

Начало петровскаго дока относится еще ко временамъ Великаго Основателя русскаго военнаго флота.

Въ этомъ докѣ, состоявшемъ изъ 4-хъ частей, которыя представляютъ собой форму креста, и изъ длиннаго канала, производились всѣ кораблестроительныя и ремонтныя работы въ Кронштадтѣ до 1844 года. Докъ болѣе столѣтія оставался безъ всякихъ измѣненій, удовлетворяя вполне потребностямъ прежняго паруснаго флота. Въ него могли входить суда, имѣвшія углубленіе 19 футъ и наибольшую ширину 56 футъ.

Размѣры николаевского дока, построеннаго для 120-ти пушечныхъ кораблей, сильнѣйшихъ въ то время судовъ, больше и составляютъ:

|                                        |                      |        |      |
|----------------------------------------|----------------------|--------|------|
| <i>Южная часть:</i> длина . . . . .    |                      | 230 ф. | 0 д. |
| ширина                                 | { по верху . . . . . | 83 —   | 6 —  |
|                                        | { внизу . . . . .    | 27 —   | 9 —  |
| ширина въ притворахъ батопорта.        | { по верху . . . . . | 62 —   | 6 —  |
|                                        | { внизу . . . . .    | 57 —   | 0 —  |
| глубина воды на порогѣ . . . . .       |                      | 22 —   | 6 —  |
| <i>Сѣверная часть:</i> длина . . . . . |                      | 200 —  | 0 —  |
| ширина                                 | { по верху . . . . . | 93 —   | 6 —  |
|                                        | { внизу . . . . .    | 36 —   | 6 —  |
| ширина въ воротахъ . . . . .           |                      | 55 —   | 0 —  |
| глубина воды на порогѣ . . . . .       |                      | 19 —   | 6 —  |

Для выкачиванія изъ дока воды имѣются 2 паровыя водоотливныя машины, низкаго давленія, балансирныя, въ 12-ть нарицательныхъ силъ каждая, изготовленныя на частномъ заводѣ. Обѣ эти машины выкачиваютъ воду изъ дока, вмѣщающаго въ себѣ до 1-го милліона кубическихъ футъ, 4-мя помпами простаго дѣйствія, въ продолженіи отъ 3-хъ до 4-хъ сутокъ. Для запи-



ранія дока имѣется желѣзный батопортъ, вода изъ котораго, для вывода его изъ дока, выкачивается водоотливною машиною въ 15 нарицательныхъ силъ, въ теченіи 3-хъ часовъ.

Введеніе пароваго двигателя и увеличеніе размѣровъ винтовыхъ кораблей, въ первое же время указали на недостаточность этихъ сооружений, какъ относительно размѣровъ, такъ и самаго числа доковъ, и морское министерство рѣшилось сдѣлать коренныя измѣненія въ петровскомъ докѣ и приступить къ сооруженію сперва мортонова элинга, а потомъ новаго каменнаго дока.

Передѣлки, сдѣланныя въ петровскомъ докѣ, заключались въ томъ, что уширены шлюзные ворота въ каналѣ съ устройствомъ шлюзныхъ стѣнъ и батопорта въ устьѣ канала; увеличена глубина до 21 фута на порогахъ и до 24-хъ футъ на флюдбетахъ какъ въ каналѣ, такъ и въ докахъ; увеличенъ флюдбетъ; разобраны стѣны воротъ и увеличена длина сѣвернаго дока на 70 футъ. Размѣры петровскаго дока въ настоящее время слѣдующія:

Перестройка  
петровскаго дока.

|                                        |                      |        |      |
|----------------------------------------|----------------------|--------|------|
| <i>Южной части:</i> длина . . . . .    |                      | 952 ф. | 0 д. |
| ширина                                 | { по верху . . . . . | 102 —  | 0 —  |
|                                        | { внизу . . . . .    | 51 —   | 0 —  |
| ширина въ воротахъ . . . . .           |                      | 69 —   | 9 —  |
| глубина воды на порогѣ . . . . .       |                      | 24 —   | 0 —  |
| <i>Сѣверной части:</i> длина . . . . . |                      | 217 —  | 0 —  |
| ширина                                 | { по верху . . . . . | 105 —  | 0 —  |
|                                        | { внизу . . . . .    | 40 —   | 3 —  |

|                                         |                    |           |
|-----------------------------------------|--------------------|-----------|
| ширина въ воротахъ . . . . .            | 56 ф.              | 0 д.      |
| глубина воды на порогѣ . . . . .        | 20 —               | 0 —       |
| <i>Восточной части:</i> длина . . . . . | 371 —              | 0 —       |
| ширина {                                | по верху . . . . . | 105 — 0 — |
|                                         | внизу . . . . .    | 40 — 3 —  |
| ширина въ воротахъ . . . . .            | 56 —               | 0 —       |
| глубина воды въ порогѣ . . . . .        | 21 —               | 10 —      |
| <i>Западной части:</i> длина . . . . .  | 224 —              | 0 —       |
| ширина {                                | по верху . . . . . | 105 — 0 — |
|                                         | внизу . . . . .    | 40 — 3 —  |
| ширина въ воротахъ . . . . .            | 56 —               | 0 —       |
| глубина воды на порогѣ . . . . .        | 21 —               | 8 —       |
| ширина въ крестѣ . . . . .              | 210 —              | 0 —       |

Эти передѣлки дали возможность строить и чинить въ докахъ винтовые корабли самыхъ большихъ размѣровъ и кромѣ того весь каналъ въ 350 сажень длиною, не приносившій до этого времени существенной пользы, обращать, въ случаѣ надобности, по частямъ, въ докъ, безъ устройства каждый разъ перемычекъ.

Въ 1857 году былъ открытъ для работъ сѣверный докъ; а въ 1859 году были окончены работы по устройству всѣхъ частей петровскаго дока, причемъ устранены и другія неудобства и, между прочимъ, понижена слишкомъ большая высота надводныхъ стѣнъ, лишавшая докъ воздуха и свѣта, особенно послѣ его углубленія. Пространство между оконечностями дамбъ петровскаго дока и стѣнкою, ограждающею гавань отъ рейда, оказалось къ 1859 году недостаточнымъ для свободного поворота въ этомъ мѣстѣ большихъ судовъ.



Для расширенія означеннаго пространства тогда же приступлено было къ работамъ, которыя представляють интересъ въ томъ отношеніи, что были первымъ еще опытомъ примѣненія гальваническихъ минъ къ разрушенію подводныхъ основаній каменныхъ дамбъ. Для воспламененія минъ употреблялся вольтовъ столбъ въ 300 паръ. Каждый пудовый зарядъ производилъ въ грунтъ воронку радіусомъ до 6 футовъ. Работы эти окончены въ 1861 году, и глубина на дамбахъ доведена до 17 футовъ.

Въ 1855 году приступлено было къ постройкѣ при портѣ мортонова элинга, который давалъ бы возможность въ наискорѣйшее время вытаскивать судно изъ воды, и по окончаніи исправленій, спустить обратно въ воду. Для построения этого элинга избрано было мѣсто между мачтовыми сараями, весьма удобное въ кораблестроительномъ отношеніи, такъ какъ оно, находясь почти въ центрѣ адмиралтейства, прилегаетъ къ берегу гавани. Но для производства работъ по сооруженію элинга, оно представляло въ то же время и нѣсколько техническихъ затрудненій: по тѣснотѣ береговаго пространства приходилось почти весь элингъ строить на водѣ, окруживъ работы перемычками; глинистый и очасти плавучій грунтъ берега требовалъ особенныхъ техническихъ приспособленій; незначительный же уклонъ берега и малая глубина воды не позволяли дать стапелю надлежащаго въ подобныхъ сооруженіяхъ уклона, и потребовалось прибѣгнуть къ перемычкамъ и постояннымъ отливкамъ

Постройка мортонова элинга.

воды, для удержанія напора послѣдней на ходъ работъ, чрезъ это значительно увеличилась самая стоимость постройки элинга. Въ 1859 году элингъ совершенно былъ оконченъ. Онъ имѣетъ 780 ф. длины, 58 ширины и 24 глубины. Вся постройка производилась хозяйственнымъ способомъ и частью казеннымъ трудомъ. Механическое устройство къ мортонovu элингу, при паровой машинѣ въ 40 силъ, изготовлено въ Англіи. Механизмъ поднимаетъ на элингъ суда, вмѣстительностью до 2,000 тоннъ; сооруженіе элинга произведено преимущественно изъ камня. Поднятіемъ парохода «Владиміръ», 3-го ноября 1860 года, состоялось открытіе элинга. Стоимость устройства элинга съ механизмомъ и тележкой простирается до 458,700 р.

Постройка кон-  
стантиновскаго  
дока.

Въ 1861 году приступлено къ постройкѣ новаго дока въ Кронштадтѣ, который по размѣрамъ своимъ далеко оставляетъ за собою прежніе доки.

По проекту предназначалось, чтобы докъ былъ длиною въ 500 ф., шириною въ воротахъ 70 и глубиною на кильблокахъ 27 ф.; но прежде чѣмъ докъ этотъ былъ оконченъ постройкою кораблестроеніе сдѣлало такіе изумительные шаги впередъ, что и эти размѣры, представлявшіеся столь грандіозными, оказались недостаточными и ихъ пришлось увеличить.

Настоящіе размѣры этого дока слѣдующіе:

Ширина входа на ординарѣ между батопортными стѣнами . . . . . 70 ф.

Глубина на порогѣ при батопортныхъ стѣнахъ . . . . . 27 —



Полная высота батопортныхъ стѣнъ (для предохраненія отъ неожиданнаго возвышенія воды въ морѣ) надъ ординаромъ. . . 12 ф.

Высота стѣнъ дока выше ординара . . . 6 —

Ширина между стѣнами дока:

на ординарѣ . . . . . 81 $\frac{1}{2}$  —

на 6 футъ выше ординара . . . . . 100 —

Длина на кильблокахъ . . . . . 460 —

Средняя глубина флюдбета дока . . . . 31 $\frac{1}{2}$  —

Сооруженіе новаго дока представляло чрезвычайныя трудности. Достаточно сказать, что нѣкоторыя работы пришлось производить на глубинѣ 54 футъ ниже ординара, глубинѣ никогда еще не достигавшейся при техническихъ сооруженіяхъ въ Кронштадтѣ.

Вся работа производилась съ подряда и могла быть окончена не ранѣе 1876 года, по недостаточности ассигнованій, которыя можно было отдѣлять на эту работу.

Стоимость дока простирается до 2.725,000 рублей, не считая углубленія гавани, произведеннаго у воротъ дока.

Удешевленію и ускоренію работъ много содѣйствовало примѣненіе вездѣ, гдѣ оказывалось возможнымъ, новѣйшихъ усовершенствованныхъ машинъ и механизмовъ. Самая отвозка и выгрузка земли выполнялась по желѣзной дорогѣ, устроенной на протяженіи 740 погон. саж., въ особенныхъ вагонахъ. Чугунные кильблоки, палы, шпилы и пр. были отлиты на кронштадтскомъ паровомъ заводѣ. Строителемъ дока

былъ инженеръ генералъ-лейтенантъ баронъ Тизенгаузенъ.

При докѣ находится каменное въ два свѣта зданіе, въ которомъ помѣщаются 5 паровыхъ водоотливныхъ машинъ низкаго давленія, изъ коихъ четыре, изготовленныя въ Англіи, въ 110 нарицательныхъ силъ каждая, выкачиваютъ турбинами воду изъ дока, вмѣщающаго въ себѣ 1.200,000 куб. футъ, въ  $3\frac{1}{2}$  часа; пятая же машина—фильтраціонная, въ 40 нарицательныхъ силъ, изготовленная на кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ, выкачиваетъ помпою простаго дѣйствія накопляющуюся въ машинномъ колодцѣ воду. Для приготовления пара имѣются шесть желѣзныхъ цилиндрическихъ трубчатыхъ котловъ, съ 3-мя топками въ каждомъ, изготовленныхъ въ Англіи. Стоимость этихъ машинъ съ котлами и установкою 193,000 руб.

Въ помѣщеніи машинъ, вверху, имѣется металлическій передвижной кранъ въ 25 тоннъ, для подъема тяжелыхъ машинныхъ частей. Для запиранія дока устроенъ желѣзный батопортъ, стоившій 169,000 рублей, и черезъ всѣ пять оконъ этого батопорта докъ наполняется водою въ  $1\frac{1}{4}$  часа; для вывода же батопорта изъ дока, вода изъ него выкачивается плавучею водоотливною машиною, въ 20 нарицательныхъ силъ, въ теченіи  $2\frac{1}{2}$  часовъ. Для подъема и спуска разныхъ тяжестей въ докѣ имѣется металлическій поворотный кранъ въ 30 тоннъ, на гранитномъ фундаментѣ. Кранъ этотъ изготовленъ на кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ и обошелся въ 29,152 руб.



Открытіе дока состоялось 29 іюля 1876 года въ присутствіи Государя Императора, Наслѣдника Цесаревича, королей Даніи и Эллиновъ, Генераль-Адмирала и другихъ Особъ Императорской Фамиліи Докъ Высочайше повелѣно наименовать *Константиновскимъ*.

Первое введенное въ докъ судно было двухбашенный броненосный корабль «Петръ Великій».

Для подъема судовъ и проводки ихъ изъ С.-Петербурга имѣются въ Кронштадтѣ еще два плавучіе дока—деревянный и желѣзный. Подробности о нихъ изложены въ главѣ VIII первой части «Обзора».

Разбросанное положеніе адмиралтейскихъ заведеній въ Кронштадтѣ, служа источникомъ многихъ злоупотребленій и безпорядковъ при постройкѣ, исправленіи и вооруженіи судовъ, затрудняло и замедляло вмѣстѣ съ тѣмъ ежедневныя дѣйствія всѣхъ отраслей портового управленія. Поэтому предпринята передѣлка прежнихъ помѣщеній и постройка новыхъ, съ цѣлью сгруппировать мастерскія и магазины по предметамъ ихъ назначенія. Два пункта въ кронштадтскомъ портѣ служатъ центромъ сосредоточія адмиралтейской дѣятельности: петровскіе доки и пароходный заводъ съ николаевскимъ и константиновскимъ доками. Поэтому признано необходимымъ образовать въ кронштадтскомъ портѣ два адмиралтейства: доковое, вокругъ петровскихъ доковъ, и новое, въ мѣстности, прилегающей къ пароходному заводу и гаванямъ.

Каждое изъ этихъ адмиралтействъ рѣшено снабдить всѣми удобствами отдѣльнаго хозяйства и оградить

Сосредоточеніе  
разбросанныхъ  
въ портѣ адми-  
ралтейскихъ за-  
веденій.

каменной стѣнкою. Последняя изъ этихъ мѣръ приведена въ исполненіе въ 1860—1862 годахъ. Каменная стѣна окружила адмиралтейство со всѣхъ сторонъ и совершенно отдѣлила его отъ входа частныхъ лицъ, сдѣлавъ возможнымъ и охрану портового имущества и строгій учетъ рабочей силы. Кромѣ центральныхъ воротъ, при коихъ расположенъ караульный домъ съ помѣщеніемъ совѣтника, устроены еще въ разныхъ мѣстахъ 8 желѣзныхъ воротъ. Тѣже результаты достигнуты въ новомъ адмиралтействѣ чрезъ огражденіе его стѣною съ трехъ только сторонъ, такъ какъ южная сторона примыкаетъ къ обводному каналу. Такое устройство ограды въ адмиралтействахъ дало еще возможность достигнуть выгоды устройства удобнаго сообщенія сѣверной части города съ южною, и съ этою цѣлью, вдоль каменной ограды доковаго адмиралтейства, проведено шоссе и частию чугунная дорога по американской системѣ, а чрезъ обводный каналъ, при екатериненскомъ фонтанѣ, перекинутъ желѣзный поворотный мостъ, чтобы не препятствовать свободной проводкѣ судовъ по каналу.

Что же касается до расположенія мастерскихъ, согласно выработанному плану, то въ новое адмиралтейство, въ прежніе шлюпочные сараи, тогда же начали переносить всѣ мастерскія, необходимыя для содержанія флота, а именно: столярную, котельную, фонарную, купорную, малярную и парусную. Къ лѣту 1861 года была выполнена большая часть этой сложной задачи.



Но это было только начало тѣхъ мѣръ, которыя <sup>Двукратно пересозданіе портовыхъ средствъ.</sup> потребовались къ устройству кронштадтскаго адмиралтейства вслѣдствіе быстрого развитія винтоваго флота, замѣны деревяннаго судостроенія желѣзнымъ и потомъ перехода къ броненосному судостроенію. Было бы крайне трудно и сложно перечислять всѣ тѣ частныя измѣненія и улучшенія, которыя были сдѣланы въ прошедшее двадцатипятилѣтіе по каждой изъ мастерской, по каждому складу, при такомъ двукратномъ пересозданіи флота, и такое перечисленіе все таки мало объясняло бы, какъ трудность пережитаго времени, такъ и современное положеніе порта. Въ дѣлѣ кораблестроенія и артиллеріи, между тѣмъ временемъ когда построено послѣднее деревянное парусное судно и теперешнимъ временемъ созданія такихъ судовъ, какъ корабль «Петръ Великій», произошелъ такой громадный переворотъ, что однѣ мастерскія порта оказались тѣсными и неудобными, другія излишними; главнѣйшія же мастерскія, необходимыя для желѣзнаго и броненоснаго судостроенія, потребовалось соорудить вновь. Всѣ главнѣйшія работы по ихъ устройству были произведены въ началѣ 60-хъ годовъ, а въ послѣдующее время, по мѣрѣ ассигнованія порту средствъ, производились различныя измѣненія, усовершенствованія, исправленія и пополненія мастерскихъ станками, вызываемыя постояннымъ развитіемъ техники кораблестроенія и артиллеріи. Въ настоящемъ положеніи мастерскія и разныя портовые средства и помѣщенія въ большей части удовлетворяютъ своему назначенію,

хотя и требуютъ еще нѣкоторыхъ приспособленій для упрощенія работъ и лучшаго размѣщенія матеріаловъ. Не перечисляя отдѣльно всѣхъ этихъ портовыхъ заведеній, мы укажемъ только на заслуживающія особаго вниманія по своему устройству или значенію.

Пароходный заводъ.

Начало пароходнаго завода относится еще ко времени, предшествующему описываемому періоду. Въ 1855 году онъ еще не былъ оконченъ постройкою, но въ одной изъ частей сѣвернаго фаса въ это время было уже устроено ремонтное заведеніе для паровыхъ канонерскихъ лодокъ; въ немъ помѣщалась машина въ 10 силъ, для привода 11 механическихъ станковъ, и небольшая кузница. Число мастеровыхъ, работавшихъ въ то время на заводѣ, не превышало въ день 21. Устройство завода въ основныхъ частяхъ окончено въ 1858 году.

Первоначальное его назначеніе заключалось въ томъ, чтобы строить новыя машины и паровые котлы, а также ремонтировать ихъ; но съ развитіемъ желѣзнаго судостроенія ремонтныя работы поглощали почти всю дѣятельность завода. Тѣмъ не менѣе, имѣя въ общей сложности до 145 паровыхъ силъ, заводъ обладаетъ всѣми средствами для построенія новыхъ судовыхъ машинъ, образцы которыхъ уже имѣются на судахъ нашего флота. Постройка паровыхъ котловъ, водоотливныхъ средствъ, опрѣснителей, камбузовъ и разныхъ другихъ судовыхъ принадлежностей также занимаетъ не малую долю въ дѣятельности завода. Литейный отдѣлъ завода весьма обширенъ и работы его



пользуются особеннымъ отличіемъ въ ряду такихъ же работъ какъ русскихъ, такъ и заграничныхъ заводовъ, чему доказательствомъ могутъ служить колоссальныя отливки въ 3 и 4 тысячи пудовъ, исполненныя заводомъ для 50-ти тоннаго молота обуховскаго завода. Изъ числа литейныхъ работъ завода, изяществомъ своимъ обращаетъ на себя вниманіе чугунная рѣшетка у лѣтнаго сада въ Кронштадтѣ, устроенная на протяженіи почти 80 саженъ.

Мастерскія завода снабжены 230 станками для обдѣлки вещей и нужными механическими подъемными средствами. Изъ мастерскихъ обращаетъ на себя особенное вниманіе *литейная* съ 4-мя вагранками, имѣющая возможность плавить чугуна до 800 пудовъ въ часъ и отливающая ежегодно издѣлій до 80,000 пудовъ; *кузница* съ 5-ю сварочными печами, 5-ю паровыми молотами и подъемными кранами, 40 горнами, выковывающая издѣлій до 10,000 пудовъ въ годъ; имѣется обширная желѣзо-котельная мастерская со всѣми приспособленіями для изготовленія паровыхъ котловъ всѣхъ возможныхъ размѣровъ. На пристани завода имѣется паровой поворотный кранъ въ 25 тоннъ.

На заводѣ въ описываемый періодъ времени между прочимъ изготовлено: 5 судовыхъ механизмовъ, 35 механизмовъ для паровыхъ шлюпокъ, 8 береговыхъ машинъ, 6 береговыхъ ручныхъ крановъ, силою отъ 15 до 30 тоннъ, 349 паровыхъ котловъ, 96 камбузовъ, 110 опрѣснительныхъ аппаратовъ, механическіе станки какъ для самаго завода, такъ и для мастерскихъ дру-

гихъ портовъ. Число рабочихъ простирается отъ 800 до 1,200 человѣкъ въ день.

Мастерскія.

Въ кронштадтскомъ портѣ находятся слѣдующія мастерскія и механическія заведенія, нѣкоторыя въ двойномъ числѣ, соотвѣтственно удобствамъ двухъ адмиралтействъ и размѣрамъ производимыхъ работъ или количеству матеріаловъ. Въ доковомъ адмиралтействѣ: слесарная, кузница, литейная, модельная, желѣзо-судостроительная, бронепріуготовительная, парница; въ новомъ адмиралтействѣ: столярная, строгательная, котельная, купорная, малярная, фонарная, бранспойтная, двѣ такелажныя, двѣ шлюпочныя, парница, кузница, парусная, флажная, пильный заводъ, блоковая. На примыкающемъ къ доковому адмиралтейству, такъ называемомъ, «дѣловомъ дворѣ»: канатный заводъ и гальванопластическая мастерская. Къ артиллерійской части относятся слѣдующія мастерскія: собственно артиллерійскія, оружейная, лабораторія и минныя мастерскія.

Мастерскія снабжены паровыми машинами, имѣющими въ общей сложности до 115 паровыхъ силъ, и современными механическими станками и освѣщены газомъ; въ мѣстахъ, гдѣ это требуется, установлены подъемные и поворотные краны, проложены желѣзныя дороги, протяженіе которыхъ въ кронштадтскомъ портѣ всего доходитъ до 4,593 погонныхъ сажень. Адмиралтейства снабжены водопроводами и пожарными средствами, а въ мастерскихъ имѣются пожарные краны и приспособленія для полученія воды изъ водо-



проводовъ. Въ настоящее время производятся опыты электрическаго освѣщенія мастерскихъ по системѣ Яблочкова.

Въ минувшее двадцатипятилѣтіе, въ кронштадтскихъ мастерскихъ послѣдовала замѣна не только ручной работы механическою, но крѣпостнаго труда наемнымъ. Это послѣднее обстоятельство не менѣе перваго содѣйствовало къ измѣненію хода портовыхъ работъ въ самыхъ основахъ, и кронштадтскій портъ, какъ главный нашъ военный портъ, во все это время представляетъ такъ много характеристическихъ данныхъ по этой важной части, что слѣдуетъ нѣсколько на ней остановиться.

Рабочая сила  
кронштадтскаго  
порта.

Въ I главѣ первой части «Обзора», при изложеніи численнаго состава береговыхъ командъ, находившихся въ морскомъ вѣдомствѣ въ 1855 году и ненесшихъ морской боевой службы, между прочимъ упомянуто, что собственно для кораблестроительныхъ работъ имѣлось 20 рабочихъ экипажей, выражавшихъ собою казенную рабочую силу при судостроеніи въ нашихъ портахъ и адмиралтействахъ. Численный составъ рабочихъ экипажей былъ опредѣленъ особымъ штатомъ, Высочайше утвержденнымъ въ 1846 году. Административное управленіе ими, какъ военными командами, было подчинено въ балтійскомъ флотѣ—генераль-интенданту, а въ Черномъ морѣ—интендантской экспедиціи, и при этомъ изъ рабочихъ экипажей были составлены особыя бригады и дивизіи. Рабочіе экипажи комплектовались преимущественно изъ рекрутъ, при-

чемъ нижніе чины распредѣлялись въ ротахъ по слѣдующимъ 17-ти мастерствамъ: плюпочному, весельному, столярному, рѣзному, малярному, стекольному, фонарному, блоковому, машинному, мачтовому, купорному, канатному, такелажному, котельному, бранспойтному, слесарному и кузнечному. Но дѣятельность казенныхъ рабочихъ не имѣла строго техническаго кораблестроительнаго характера, такъ какъ матросы рабочихъ экипажей состояли также при заготовкѣ и сплавѣ лѣсовъ и другихъ кораблестроительныхъ матеріаловъ; нѣкоторая ихъ часть несла въ ночное время сторожевую службу, а днемъ употреблялась на воловыя работы; въ лѣтніе мѣсяцы часть казенныхъ рабочихъ расходовалась въ кампанію на суда флота; нѣкоторые выбирались въ денщики, въ швальную, хлѣбопеки, огородники, въ лазареты и для другихъ надобностей казарменной домашней жизни, такъ что на работы выходило не болѣе  $\frac{2}{3}$  наличнаго состава мастеровыхъ рабочихъ экипажей. Легкость назначенія нижнихъ чиновъ для разныхъ работъ имѣла весьма вредное вліяніе на наши адмиралтейства и усвоила вообще въ портахъ самое безрасчетное употребленіе рабочей силы. Вслѣдствіе этого дешевый повидимому трудъ такого мастерового обходился въ сущности казнѣ очень дорого, если принять въ расчетъ не только стоимость его содержанія, впрочемъ весьма недостаточнаго и неудовлетворительнаго, но и ту сумму, которой лишалось государство отъ того, что всѣ эти люди были освобождены отъ податей и отвлечены отъ промышленности.



Въ виду такихъ экономическихъ соображеній и признавая несомнѣстнымъ съ военнымъ значеніемъ матроса употребленіе его на службу какъ мастераго въ рабочихъ экипажахъ, Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, въ январѣ 1859 года, поручилъ главному и портовому начальству составить общее предположеніе объ упраздненіи рабочихъ экипажей и о замѣнѣ ихъ въ нашихъ адмиралтействахъ вольнонаемными рабочими, а между тѣмъ приняты были нѣкоторыя предварительныя мѣры къ осуществленію такой реформы. Такимъ образомъ, съ 1856 года рабочіе экипажи перестали пополняться рекрутами и срокъ обязательной службы людей въ нихъ сокращенъ съ 25 на 20 лѣтъ. Число рабочихъ часовъ въ нашихъ адмиралтействахъ, по регламенту Петра I—отъ 12½ до 13½ часовъ въ сутки, сокращено на 10, и портовому начальству предоставлялось кромѣ того сообразоваться относительно продолжительности работъ съ временемъ года, мѣстными и климатическими обстоятельствами. Для пополненія числа людей рабочихъ экипажей разрѣшено нанимать въ большемъ противъ прежняго количествѣ вольныхъ мастеровъ и рабочихъ чрезъ подрядчиковъ, а 13 декабря 1860 года былъ опубликованъ по внутреннимъ губерніямъ и городамъ вызовъ къ желающимъ взрослымъ и мальчикамъ поступать на адмиралтейскія работы по непосредственному и личному ихъ соглашенію съ портовыми и адмиралтейскими начальствами. Наконецъ, 5 іюля 1862 года издано особое положеніе для кронштадтскаго пароходнаго

завода о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, послужившее вскорѣ образцомъ для устройства кадровъ мастеровыхъ всѣхъ нашихъ портовъ, а также послѣдовало особое приказаніе объ устройствѣ на пароходномъ заводѣ товарищества мастеровыхъ. Эти товарищества, въ видахъ упроченія связи между заводомъ и мастеровыми и для поощренія послѣднихъ къ труду, имѣютъ цѣлью: попеченіе о нихъ въ болѣзни и старости; призрѣніе вдовъ и сиротъ; распространеніе между ними грамотности и нравственности; разборъ возникающихъ по работамъ несогласій, и проч. Членами товарищества могутъ быть всѣ постоянные мастеравые, поступающіе на работу не менѣе какъ на годъ; временные же работники къ товариществамъ не принадлежатъ. Самыя подробныя правила и условія для устройства товариществъ были потомъ опубликованы вообще для всѣхъ нашихъ портовъ и заводовъ.

Между тѣмъ, вслѣдствіе упомянутаго выше распоряженія морскаго министерства объ обсужденіи мѣръ къ упраздненію рабочихъ экипажей и о замѣнѣ ихъ вольнонаемными рабочими, составились тогда же во всѣхъ портахъ коммисіи по этому столь важному и сложному дѣлу. Этими коммисіями были собраны разнообразныя и полезныя данныя, на основаніи которыхъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, морское министерство составило и опубликовало 8 октября 1862 года особое положеніе объ упраздненіи рабочихъ экипажей и о переименованіи ихъ въ кадры постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, на слѣдующихъ главныхъ началахъ:



1) Матросы рабочихъ экипажей признаны свободными, исключая обязательной по рекрутскому набору выслуги до 20 лѣтъ: нравственнымъ и хорошимъ мастеравымъ—въ кадрѣ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, а слабымъ—въ другихъ воинскихъ командахъ.

2) Поденныя цѣны для кадровыхъ мастеровыхъ и рабочихъ назначены въ 73 и 50 коп. Эти цѣны равнялись среднимъ, которыя платились мастеравымъ и рабочимъ, бывшимъ съ 1856 по 1862 годъ по вольному найму на портовыхъ работахъ.

3) Какъ обязательнымъ, такъ и по выслугѣ 20 лѣтъ и потомъ поступившимъ по доброй волѣ въ составъ кадра постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ и ихъ семействамъ, дано право пользоваться безвозмездно въ госпиталяхъ морскаго и военнаго вѣдомствъ, съ производствомъ въ теченіи двухъ мѣсяцевъ—не семейнымъ въ размѣрѣ  $\frac{1}{3}$ , женатымъ, но бездѣтнымъ  $\frac{1}{2}$ , а женатымъ и съ дѣтьми  $\frac{2}{3}$  заработчей ихъ платы. Въ случаяхъ ушибовъ и ранъ, дѣлающихъ мастераваго временно неспособнымъ къ работѣ, и если онъ пользуется дома, выдается полная заработчая плата въ теченіи шести мѣсяцевъ.

4) Мастеровымъ и ученикамъ, получившимъ на казенной работѣ увѣчья, пренятствующія добывать себѣ работою пропитаніе, положено производить изъ суммъ, ассигнуемыхъ на адмиралтейства и заводы, пенсію отъ 20 до 140 рублей въ годъ, а ихъ вдовамъ и семействамъ въ размѣрѣ отъ  $\frac{1}{3}$  до цѣлой пенсіи, сообразно увѣчью, и въ случаѣ смерти мастераваго.

Въ 1862 году въ Кронштадтѣ было 11 рабочихъ экипажей, въ которыхъ числилось до 10,000 человѣкъ. Взамѣнъ ихъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 8 октября 1862 года, были выбраны для постоянного кадра 3,917 лучшихъ по нравственности и искусству мастеровыхъ.

Опасенія, относительно возможности найти необходимое количество вольныхъ мастеровыхъ для всѣхъ многочисленныхъ портовыхъ мастерствъ, высказанныя нѣкоторыми портовыми начальствами при обсужденіи проекта упраздненія рабочихъ экипажей, не оправдались. Такія обширныя механическія заведенія, какъ всѣ мастерскія и заводы кронштадтскаго порта, при всѣхъ своихъ экстренныхъ и срочныхъ работахъ, ни разу не встрѣчали недостатка въ хорошихъ рабочихъ въ потребномъ числѣ. Напротивъ того, число штатныхъ рабочихъ всегда превышало потребность и дѣлало возможнымъ выборъ. Всѣ портовые работы въ Кронштадтѣ въ настоящее время исполняются вольнонаемными, прибывающими изъ разныхъ губерній и принадлежащими къ лицамъ всѣхъ сословій, не исключая дворянъ. Особыя книги, ведущіяся въ портовыхъ и заводскихъ управленіяхъ для записыванія вольнонаемныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, представляютъ слѣдующіе выводы для кронштадтскаго порта и пароходнаго завода, относительно состава рабочей силы: 45% общаго рабочаго числа людей набирается изъ отставныхъ матросовъ и солдатъ; 40%—изъ крестьянъ малоземельныхъ губерній, которые въ большинствѣ



случаевъ лѣтомъ уходить на родину, и 15%—изъ городскихъ обывателей и ремесленниковъ.

Одновременно съ упраздненіемъ рабочихъ экипажей, которые между прочимъ снабжали прежде наши адмиралтейства портовыми мастерами и указателями, столь необходимыми при многообразныхъ портовыхъ мастерствахъ, морское министерство должно было озаботиться учрежденіемъ школъ въ нашихъ портахъ, съ субсидіями отъ казны, въ которыхъ ученики могли бы обучаться теоритически и практически разнымъ мастерствамъ, чтобы впослѣдствіи быть мастерами и указателями при портовыхъ работахъ. Смотри по характеру и положенію обывателей нашихъ портовъ или заводовъ, существующія при нихъ подобныя школы имѣютъ свои особенности. Въ Кронштадтѣ имѣется въ настоящее время три такихъ школы. Одна изъ нихъ, при кадрѣ мастеровыхъ, посѣщается дѣтьми, и преимущественно дѣвочками 6—9 лѣтняго возраста, и служитъ такимъ образомъ дѣтскимъ приютомъ во время работъ родителей; вторая,—при пароходномъ заводѣ, служитъ по преимуществу къ пополненію завода грамотными учениками, мастеровыми и чертежниками, и наконецъ третья,—при мачтовой мастерской, учрежденная въ 1864 году. Съ 1874 года, когда этой послѣдней начало отпускаться пособие отъ казны и по настоящее время, въ школѣ обучалось 45 учениковъ; изъ нихъ 11 человѣкъ окончили въ 1879 году пятилѣтній курсъ и назначены на шестилѣтнюю обязательную за образованіе службу по ма-

стерствамъ кронштадтскаго порта, съ заработочей платой отъ 75 коп. до одного рубля въ день. Въ настоящее время въ школѣ состоитъ: 15 человѣкъ съ пособіемъ отъ казны и 30—безъ пособія.

Портовые склады.

Изъ весьма большаго числа разнообразныхъ портовыхъ складовъ, предназначенныхъ для помѣщенія какъ старыхъ матеріаловъ, такъ и готовыхъ издѣлій, заслуживаютъ особаго упоминанія: экипажескіе магазины, угольные и нѣкоторые артиллерійскіе склады, возникшіе вновь или совершенно перестроенные.

Число предметовъ, входящихъ въ кораблестроеніе и вооруженіе судовъ, такъ велико и разнообразно, что наглядное размѣщеніе этихъ предметовъ въ магазинахъ представляетъ большую важность, какъ въ видахъ учета ихъ, такъ и правильнаго экономическаго употребленія. До 1858 года въ экипажескихъ магазинахъ все адмиралтейское имущество было подраздѣлено для храненія на 10 сортовъ. По недостаточности помѣщенія матеріалы были скучены и частью вовсе даже не разсортированы. Въ 1859 году Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ обратилъ вниманіе на склады экипажескихъ магазиновъ и приказалъ привести какъ самые магазины, такъ и въ нихъ содержимое въ порядокъ. Вслѣдствіе этого была назначена особая коммисія, которая число сортовъ сократила до четырехъ, распространила помѣщеніе магазиновъ, разсортировала всѣ вещи, устроивъ разныя приспособленія для удобства храненія предметовъ, какъ



то: шкафы, полки и стелажы, бочки для сыпучихъ и систерны для жидкихъ тѣлъ.

До 1859 года каменно-угольные склады въ Кронштадтѣ расположены были на дворахъ при обводномъ каналѣ, на площади у пеньковаго моста и въ магазинѣ «Камчатка», на восточномъ рейдѣ.

Главнѣйшіе недостатки расположенія угольныхъ складовъ заключались въ томъ, что всѣ вышеупомянутые склады, за исключеніемъ магазина «Камчатка», были открытые и находились въ мѣстахъ, отдаленныхъ отъ гаваней и стоявшихъ тамъ судовъ флота.

Не говоря уже о томъ, что уголь, хранившійся въ открытыхъ складахъ, подвергался скорой порчѣ отъ безпрестаннаго вліянія атмосферическихъ перемѣнъ, самое снабженіе судовъ флота топливомъ, какъ по отдаленности гаваней и судовъ отъ мѣстъ расположенія складовъ, такъ и по низкому уровню воды, сопряжено было съ затрудненіями и медленностью, ибо въ большія баржи уголь не могъ быть погружаемъ, а приходилось ограничиваться только малыми шаландами, вмѣстимостью не болѣе 3 т. пудовъ. Кромѣ того, раннею весною не было возможности снабжать суда флота углемъ до тѣхъ поръ, пока не выведется ледъ изъ канала средствами порта.

По указанію Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, въ 1859, 1860 и 1861 годахъ выстроены въ военной гавани три магазина для храненія угля: два деревянныхъ и одинъ желѣзный, въ которыхъ помѣщается угля до 800 т. пуд. Затѣмъ, въ 1869 году,

въ военной же гавани, на пространствахъ между угольными магазинами и шлюпочными сараями, устроено пять кубическихъ складовъ, вмѣщающихъ въ себя до 1 милліона пудовъ. Склады, устроенные по этой послѣдней формѣ, представляютъ большія удобства и стоятъ очень дешево. Подробности ихъ устройства излагаются въ слѣдующей главѣ «Обзора».

До 1855 года при артиллерійской части существовали два склада: ветхіе магазины для сырыхъ матеріаловъ и складъ готовыхъ вещей или арсеналь, съ такъ называемымъ пушечнымъ дворомъ, на которомъ на стеллажахъ находился запасъ старыхъ гладкостѣнныхъ орудій. Снаряженные снаряды сохранялись на бывшей въ то время деревянной батарее, нынѣ грозномъ фортѣ «Константинъ». Въ описываемый періодъ вся эта часть совершенно преобразовалась. Матеріальные магазины перестроены, арсеналь исправленъ заново, что дало возможность для ручнаго оружія отдѣлать верхій этажъ, а въ нижнемъ этажѣ въ одной половинѣ помѣстить дорого стоящіе снаряды для нарезныхъ орудій, а въ другой орудійные станки. Съ введеніемъ нарезныхъ орудій, хранить которыя, подобно прежнимъ гладкостѣннымъ пушкамъ, на открытомъ воздухѣ не представлялось возможности, вызвало необходимость построить для нихъ на пушечномъ дворѣ особые деревянные сараи, которые проектируется замѣнить теперь желѣзными. Снаряженные снаряды помѣщаются нынѣ въ особо устроенныхъ для нихъ сараяхъ въ районѣ лабораторіи, гдѣ, кромѣ того,



частью устроены вновь, а частью отремонтированы прежніе склады для всѣхъ лабораторныхъ издѣлій и требующихся для нихъ матеріаловъ.

До 1857 года порохъ, принадлежащій морскому вѣдомству, хранился въ самомъ городѣ и былъ размѣщенъ въ двухъ полубашняхъ, въ одной башнѣ и въ двухъ небольшихъ погребахъ въ военной гавани, гдѣ нынѣ константиновскіе доки. Неудобство такого размѣщенія пороха и опасность для города вызвало необходимость построить два каменныхъ погреба: одинъ на островѣ у петербургской пристани, а другой у селенія Лисьяго носа. Каждый изъ этихъ погребовъ въ состояніи вмѣстить въ себѣ болѣе 10 тысячъ пудовъ пороха.

О двухъ значительныхъ береговыхъ сооруженіяхъ, исполненныхъ въ прошедшемъ двадцатипятилѣтіи, объ астрономической и компасной обсерваторіяхъ, а равно о современномъ положеніи морскаго госпиталя, изложено въ главахъ VI и X второй части «Обзора». Поэтому здѣсь, изъ казенныхъ зданій морскаго вѣдомства, надлежитъ сказать только о казармахъ.

Морскія казар-  
мы.

Въ главѣ VII первой части «Обзора» изображено то крайне неудовлетворительное положеніе, въ какомъ находились вообще казарменные зданія въ морскомъ вѣдомствѣ, въ которыхъ размѣщались многочисленныя команды съ ихъ семействами. Равно разсказаны тѣ мѣры, которыя были приняты къ возможно лучшему устройству казарменнаго быта, чрезъ болѣе просторное размѣщеніе командъ, устройство лучшаго отопле-

нія, освѣщенія и вентиляціи, чрезъ введеніе различныхъ приспособленій, давшихъ возможность лучше вести несложное хозяйство матроса. Въ Кронштадтѣ одними этими мѣрами ни въ какомъ случаѣ нельзя было ограничиться; казарменные зданія были тамъ такъ неудовлетворительны, что требовали не частныхъ улучшеній, но постройки новыхъ зданій, а это вызывало бы громадный расходъ, превышавшій средства морской смѣты. Въ началѣ морское министерство полагало облегчить государственному казначейству исполненіе этой, столь необходимой для пользы нижнихъ чиновъ, задачи, чрезъ привлеченіе къ подобнымъ постройкамъ компаній частныхъ предпринимателей съ тѣмъ, чтобы правительство нанимало у нихъ эти зданія въ теченіи продолжительнаго срока; но многочисленныя акціонерныя предпріятія, возникшія, какъ извѣстно, въ началѣ 60-хъ годовъ, на самыхъ эфемерныхъ и заманчивыхъ условіяхъ, помѣшали этому предположенію, обѣщавшему доходъ вѣрный, но несоединенный съ легкою и быстрою наживою, получить надлежащее развитіе.

Въ видѣ опыта, въ 1861 году начата была этимъ способомъ постройка казармъ для женатыхъ вольнонаемныхъ мастеровыхъ кронштадтскаго пароходнаго завода. Эти казармы положено было устроить тремя отдѣльными кварталами, въ каждомъ по 4 дома, съ сараями, коровниками и другими службами, и на устройство каждаго квартала исчислено по 137,651 р. Постройку эту принялъ на себя подрядчикъ Кудряв-



цевъ, которому разрѣшено было выстроить одинъ кварталъ казармъ съ обязательствомъ подчиниться тѣмъ правиламъ и условіямъ, которыя будутъ утверждены въ законодательномъ порядкѣ для подобнаго рода предпріятій. Плата за наемъ казармъ опредѣлена была въ 5% въ годъ со смѣтной суммы, исчисленной на постройку, а самый наемъ положено производить въ теченіи 37 лѣтъ, по истеченіи коихъ казармы должны будутъ поступить въ собственность казны. Для погашенія же употребленнаго товариществомъ капитала, казна обязалась выдавать ему ежегодно условленный процентъ и ходатайствовала о разрѣшеніи пай товарищества принимать въ залогъ по казеннымъ подрядамъ, за исключеніемъ послѣднихъ семи лѣтъ займа.

Такимъ образомъ въ 1861 году были построены съ подряда 4 казармы, для женатыхъ мастеровыхъ кронштадтскаго паровознаго завода. Но вольные мастеравые предложили несообразно низкія цѣны за прекрасно устроенныя для нихъ помѣщенія; а потому послѣднія были отданы семейнымъ нижнимъ чинамъ, для которыхъ до 1861 года казна нанимала частные дома.

Этою постройкою и ограничилась попытка привлеченія частныхъ капиталовъ къ постройкѣ казарменныхъ помѣщеній, и морское министерство принуждено было, вмѣсто сооруженія для помѣщенія нижнихъ чиновъ новыхъ зданій, соответствующихъ современнымъ требованіямъ, ограничиться капитальною перестройкою существующихъ, дѣлая въ нихъ возможныя

улучшенія, съ надстройкою даже надъ нѣкоторыми втораго этажа.

Въ 1855 году для помѣщенія морскихъ командъ въ Кронштадтѣ имѣлись слѣдующія зданія: *шесть* служительскихъ флигелей, *шесть* офицерскихъ флигелей и *девять* такъ называемыхъ губернскихъ флигелей.

Такимъ образомъ, въ описываемый періодъ изъ этихъ казармъ были постепенно капитально перестроены два служительскіе флигеля и одинъ губернский. Въ другихъ же, гдѣ представлялась малѣйшая возможность, сдѣланы были передѣлки, чтобы приспособить столь неудобныя зданія къ возможно лучшему размѣщенію нижнихъ чиновъ: особыя тамбуры защищали входныя двери отъ вѣшняго холоднаго воздуха; устроена правильная система вентиляціи; теплыя отхожія мѣста, съ приспособленіями уничтожающими зловоніе, соединены теплыми коридорами съ жилымъ помѣщеніемъ; улучшены кухонныя помѣщенія, устроены столовыя, прачешныя, сушильни; проведены вода и газъ; но за всѣмъ тѣмъ, помѣщенія нижнихъ чиновъ составляютъ въ Кронштадтѣ безспорно самую слабую сторону морскаго управленія.

Одинъ изъ офицерскихъ флигелей приспособленъ къ помѣщенію морскаго собранія и библіотеки балтійскаго флота, для чего сломана часть внутреннихъ стѣнъ, устроена новая лѣстница, залъ въ два свѣта, проведены газъ и вода и сдѣланы различныя приспособленія для надобностей собранія.



нымъ сословіемъ, и преимущественно военными моря-  
ками. Остальные обыватели поселились здѣсь для ис-  
полненія нуждъ и потребностей главнаго населенія,  
дающаго настоящее, постоянное значеніе этой мѣст-  
ности, которая получаетъ характеръ торговаго порта  
въ теченіи лишь кратковременной поры навигаціи;  
поэтому всѣ удобства и неудобства кронштадтской  
жизни не могутъ не интересовать близко морское  
министерство, и послѣднее не только принимаетъ самое  
живое участіе во всемъ касающемся улучшеній Крон-  
штадта, какъ города, но большею частію даже въ этихъ  
улучшеніяхъ имѣетъ инициативу.

скаго вѣдомства  
благоустройству  
города Кронштад-  
та.

Такимъ образомъ почти всѣ улучшенія въ городской  
жизни, сдѣлавшіяся удѣломъ нашихъ городовъ въ по-  
слѣднее двадцатипятилѣтіе, имѣющія въ виду здоровье  
или удобство обывателей, примѣнены къ Кронштадту,  
большею частію при усердномъ содѣйствіи морскаго  
вѣдомства. Въ административномъ отношеніи крон-  
штадтскій главный командиръ въ то же время состоитъ  
и кронштадтскимъ военнымъ губернаторомъ, которому,  
согласно городского положенія, вмѣняется въ обязан-  
ность надзоръ за законнымъ исполненіемъ городскимъ  
управленіемъ вообще всего, что относится до город-  
скаго хозяйства и благоустройства города. Вслѣдствіе  
недостатка денежныхъ средствъ города, морское мини-  
стерство, при посредствѣ кронштадтскаго губернатора,  
постоянно является на помощь этимъ средствамъ.  
Такъ, за неимѣніемъ въ городѣ городской больницы,  
кронштадтскій военно-морской госпиталь принимаетъ

для леченія лицъ всѣхъ сословій; за недостаточностью средствъ для содержанія нужнаго числа полицейскихъ служителей, морскіе чины ежедневно дѣлаютъ обходы, въ видахъ соблюденія спокойствія въ городѣ; въ пожарныхъ случаяхъ кронштадтскій портъ служить городу своими пожарными средствами; морское министерство положило начало существованія мужской и женской гимназіямъ, давъ той и другой помѣщенія; оно устроило и содержитъ въ городѣ мосты, провело и содержитъ 1133 погонныхъ сажень чугунной мостовой, 3830 булыжной, 1454 шоссеиныхъ дорогъ; устроило и содержитъ сады и скверы; при его содѣйствіи создались въ городѣ газовое освѣщеніе, водопроводы и построенъ каменный театръ.

Освѣщеніе города газомъ производится частною компаніею, съ которою морское министерство, по соглашенію съ кронштадтскою городскою думою, заключило контрактъ въ 1867 году. По заключенному условію, контрагенты обязались построить на свой счетъ газовый заводъ въ Кронштадтѣ и проложить въ землѣ, по улицамъ города, газопроводныя трубы въ такомъ количествѣ, чтобы представлялась возможность освѣщать всѣ зданія и мѣстности въ городѣ, а также и морскія казармы на 25-ти верстномъ погонномъ разстояніи. Срокъ эксплуатаціи освѣщенія опредѣленъ въ 30 лѣтъ, причемъ плата за освѣщеніе казенныхъ зданій опредѣлена по 2 рубля за тысячу кубическихъ футовъ газа.

Другое, столь же важное предпріятіе, — устройство



водопроводовъ, предоставлено также частной компаніи въ 1874 году, на основаніи условія, заключеннаго морскимъ министерствомъ, по соглашенію съ военно-сухопутнымъ вѣдомствомъ и кронштадтскою городскою управою. Контрагенты обязались проложить по улицамъ города новыхъ водопроводныхъ трубъ на протяженіи 23-хъ верстъ, съ установкою пожарныхъ крановъ предъ казармами, мастерскими и зданіями, гдѣ казенные склады. Срокъ эксплуатаціи водопровода опредѣленъ въ 35 лѣтъ, плата за пользованіе водою не должна превышать 10-ти копѣекъ за сто ведеръ изъ общественныхъ водоемовъ и 8-ми копѣекъ за сто ведеръ изъ трубъ, проведенныхъ въ дома. Изъ общественныхъ водоемовъ предоставлено бѣднымъ жителямъ бесплатное пользованіе водою. Кромѣ того, компанія получаетъ субсидіи: отъ морскаго, военно-сухопутнаго вѣдомствъ и города—21,000 руб. въ годъ, съ правомъ, въ случаѣ пожаровъ, для поливки улицъ и садовъ, а также для строительныхъ работъ, пользоваться водою въ неограниченномъ количествѣ.

Наконецъ, постройка каменнаго театра вызвана необходимостью доставить значительному населенію Кронштадта, большинство котораго состоитъ изъ морскихъ, военныхъ и гражданскихъ чиновъ, полезное и разумное развлеченіе въ длинные зимніе вечера, когда почти прекращается морская дѣятельность. За неимѣніемъ у города средствъ къ постройкѣ такого театра, морское министерство, вслѣдствіе ходатайства главнаго командира кронштадтскаго порта, испросило

Высочайшее разрѣшеніе на выдачу, въ теченіи 25-ти лѣтъ, на этотъ предметъ субсидіи изъ суммъ морскаго вѣдомства по 5,000 рублей въ годъ. Нашелся подрядчикъ, который согласился затратить на постройку свой капиталъ, съ условіемъ погашенія его на счетъ данной субсидіи, и такимъ образомъ зданіе было построено и театръ открытъ 23 октября 1874 года.

2) *С.-Петербургскій портъ.*

С.-Петербургскій портъ въ 1855 году.

Выше было сказано, что въ 1856 году, при разграниченіи круга дѣятельности кронштадтскаго, петербургскаго портовъ и адмиралтейскихъ ижорскихъ заводовъ, въ ихъ общемъ служеніи надобностямъ балтійскаго флота, было предназначено петербургскому порту быть главнымъ пунктомъ для новаго военнаго судостроенія. Это назначеніе опредѣлило всѣ мѣры къ переустройству и дальнѣшему развитію этого порта.

Въ 1855 году принадлежащія морскому вѣдомству мѣстности и зданія были слѣдующія:

1) Главное адмиралтейство, въ которомъ помѣщались: всѣ учрежденія морскаго министерства, церковь, техническое училище, четыре старые корабельные стапеля, модель-камера, болѣе 20 различныхъ мастерскихъ и 2 лѣсные склада.

2) Новое адмиралтейство, заключающее въ себѣ каменный корабельный элингъ, длиною 292 и шириною 80½ футъ; деревянный корабельный элингъ, длиною



329 и шириною 84 фута; деревянный батопопортъ элингъ, длиною 87 и шириною  $44\frac{1}{2}$  футъ, и мортонъ элингъ; паровой пильный заводъ и 10 каменныхъ зданій, занятыхъ мастерскими и складами, необходимыми для кораблестроенія. Вблизи новаго адмиралтейства находилась мѣстность подъ названіемъ «Новая Голландія», гдѣ помѣщалась: каменная круглая трехъ-этажная башня, назначенная для помѣщенія арестантовъ морскаго вѣдомства и каменное трехъэтажное зданіе магазиновъ и мастерскихъ. Между зданіями былъ расположенъ бассейнъ, имѣющій каналами сообщеніе съ Мойкой и Крюковскимъ каналомъ, для помѣщенія гребныхъ судовъ и баржъ.

3) Галерный островокъ служилъ для постройки малыхъ судовъ, для чего на немъ находились: три деревянные элинга, длиною 182 и шириною 40 футъ, открытый стапель длиною 119 и шириною 238 футъ, и нѣсколько небольшихъ каменныхъ и деревянныхъ зданій, занятыхъ мастерскими и складами.

4) На канонерскомъ островкѣ помѣщался складъ пороха и имѣлась мастерская огнестрѣльныхъ припасовъ.

5) Гребной портъ, окруженный землянымъ валомъ со рвомъ, служилъ мѣстомъ для храненія гребныхъ судовъ, канонерскихъ лодокъ и лѣса, для какой цѣли въ немъ находились необходимыя зданія, сараи и внутри порта три бассейна.

6) Охтенская верфь съ слѣдующими сооруженіями: два корабельныхъ деревянныхъ элинга, длиною 336 и

шириною 112 футъ, четыре старыхъ деревянныхъ элинга для постройки мелкихъ судовъ, нѣсколько каменныхъ и деревянныхъ строснй для помѣщенія кораблестроительныхъ мастерскихъ, магазиновъ, квартиръ лицъ завѣдывающихъ верфью и пильный заводъ.

7) Опытовая батарея на Волковомъ полѣ, устроенная лишь въ 1854 году, со всѣми приспособленіями, необходимыми для производства опытовъ, и при ней пороховой погребъ.

8) Для помѣщенія нижнихъ чиновъ имѣлось шесть отдѣльныхъ казармъ, находившихся въ различныхъ частяхъ города и состоявшихъ каждая изъ нѣсколькихъ корпусовъ.

9) Наконецъ, морскому вѣдомству принадлежали слѣдующіе дома: военно рабочихъ ротъ морскаго министерства, бывшаго училища торговаго мореплаванія, инженерной команды, калинковскаго морскаго госпиталя, бывшей фабрики графа Комаровскаго, бывший Никонова и инвалидный.

Сосредоточеніе  
портовыхъ заведе-  
ній въ адми-  
ралтействѣ, со-  
гласно назначе-  
нію послѣднихъ.

Въ тѣхъ же видахъ какъ и въ Кронштадтѣ, для устраненія разбросанности адмиралтейскихъ заведений, столь много препятствовавшей веденію правильнаго хозяйства и дѣлавшей невозможнымъ успѣшный надзоръ за кораблестроительными работами, въ 1856 году рѣшено было упразднить всѣ мастерскія въ главномъ адмиралтействѣ, съ переводомъ ихъ въ новое адмиралтейство. Для того же, чтобы совершенно отдѣлить кораблестроеніе казенными средствами отъ кораблестрое-



нія съ подряда, и не смѣшивать матеріаловъ, принадлежащихъ казнѣ, съ матеріалами частнаго лица, предположено вслѣдъ затѣмъ, въ 1858 году, имѣть на галерномъ островкѣ верфь, для постройки, въ случаѣ надобности, судовъ съ подряда. Обѣ эти верфи, развиваясь въ этомъ направленіи, мало по малу сдѣлались главными нашими верфями броненоснаго судостроенія. Какъ въ кронштадтскомъ портѣ, здѣсь излагаются свѣдѣнія лишь о сооруженіяхъ, заслуживающихъ особаго вниманія по своему устройству или назначенію.

*Новое адмиралтейство.* Все элинги, существовавшіе въ этомъ адмиралтействѣ въ 1855 году, сохранились въ немъ до сихъ поръ, но они значительно измѣнились во внѣшнемъ своемъ видѣ. Такъ, каменный корабельный элингъ приспособленъ въ 1863 году для желѣзнаго судостроенія, снабженъ катающимся паровымъ 10-ти тоннымъ краномъ и полнымъ газовымъ освѣщеніемъ; деревянный фрегатскій элингъ удлинненъ въ 1861 году до 374 футъ, деревянный батопортовъ элингъ удлинненъ въ 1863 году до 157 футъ; мортонъ элингъ капитально исправленъ въ 1862 году и снабженъ паровымъ механизмомъ въ 16 силъ. Кромѣ того, построенъ въ 1863 году деревянный малый элингъ, длиною 259½ и шириною 60 футъ.

Новое адмиралтейство.

Въ числѣ мастерскихъ новаго адмиралтейста находятся: мастерская желѣзнаго судостроенія съ кузницею, литейная, котельная, механическо-столярная, шлюпочная, парусная, артиллерійскія мастерскія и пильный заводъ. Въ судостроительныхъ мастерскихъ

этихъ помѣщены: двѣ 30-ти сильныя, двѣ 15-ти сильныя и одна 12-ти сильная машины съ паровыми котлами, изготовленныя на кронштадтскомъ паровомъ и колпинскомъ заводахъ, и необходимыя для работъ современные станки; артиллерійскія мастерскія снабжены 19-ти сильнымъ паровымъ механизмомъ.

Изъ подъемныхъ средствъ на набережной р. Невы расположены: одинъ 20-ти тонный, четыре 10-ти тонныхъ и одинъ 5-ти тонный поворотные ручные краны; въ каменномъ элингѣ и при мастерскихъ два 10-ти тонныхъ перекидныхъ, подъемныхъ, передвижныхъ крана; два 3-хъ тонныхъ, семь однотоновыхъ стѣнныхъ крана, и въ экипажескихъ магазинахъ одинъ 3-хъ тонный и малые стѣнные краны.

Для перевозки тяжестей между элингами, мастерскими и складами, а также внутри этихъ сооружений, между станками, проложенъ рельсовый путь на протяженіи 1,315 погонныхъ сажень. Что касается до складовъ, то подлѣ фрегатскаго элинга въ каменномъ сараѣ устроены магазинъ для склада желѣза, для чего во всю длину каменнаго сарая, по срединѣ, проложенъ рельсовый путь, а по сторонамъ сдѣланы досчатые помосты подъ складъ желѣза и установленъ движущійся вдоль сарая перекидной 5-ти тонный кранъ. Старые провіантскіе магазины передѣланы, по указаніямъ особой комисіи, для экипажескихъ магазиновъ, съ устройствомъ стелажей, полокъ и шкафовъ для храненія болѣе цѣнныхъ предметовъ; для подъема предметовъ въ верхніе этажи имѣются дифференціаль-



ныя тали и ручные краны; для храненія громоздкихъ вещей выстроены одинъ каменный и три деревянныхъ сарая и деревянные стелажы, для установки якорей. Лѣса въ прежнее время хранились въ штабеляхъ, частью подъ навѣсами, частью въ сараяхъ, а большею частью въ открытыхъ помѣщеніяхъ. Въ 1859—1863 годахъ были изготовлены въ Англіи и установлены въ новомъ адмиралтействѣ для дубоваго лѣса *три металлическихъ сарая*, въ которыхъ лѣсъ укладывается на желѣзные пруты въ 11-ть ярусовъ; по срединѣ магазиновъ проложены желѣзныя дороги и установлены передвижные краны. Кромѣ того, для сосновыхъ и слевыхъ лѣсовъ, выстроено нѣсколько деревянныхъ сараевъ.

Адмиралтейство снабжено газомъ и водопроводомъ. Столярная мастерская была освѣщена въ теченіи зимы 1879—80 г. электрическимъ освѣщеніемъ по системѣ Яблочкова.

На *Галерномъ островкѣ* имѣется: 1) деревянный фрегатскій элингъ, длиною 360 и шириною 90 футъ, построенный въ 1862 году и возобновленный въ 1868 году, причемъ деревянный стапель замѣненъ каменнымъ, и 2) два малыхъ деревянныхъ элинга, длиною 263 и шириною 64 фута, построенные въ 1863 году. Кромѣ того на этой верфи находятся еще два деревянныхъ клиперскихъ элинга, длиною 280 и шириною 52 фута, но они по ветхости своей уже не могутъ служить для постройки судовъ.

Къ числу мастерскихъ, заслуживающихъ особаго

Галерный островокъ.

вниманія, принадлежатъ: мастерскія желѣзнаго судостроенія, снабженныя необходимыми современными механизмами и станками, и пильный сарай. Механизмы во всѣхъ мастерскихъ галернаго адмиралтейства имѣютъ въ общей сложности 100 паровыхъ силъ.

Изъ подъемныхъ средствъ на набережной р. Фонтанки расположены: одинъ 20-ти тонный, одинъ 10-ти тонный и одинъ однотонный поворотные ручные краны; въ фрегатскомъ элингѣ—одинъ 10-ти и два 5-ти тонные передвижные краны; въ мастерскихъ желѣзнаго судостроенія и кузницѣ—три 5-ти тонныхъ и три 3-хъ тонныхъ крана.

Для склада матеріаловъ и инструментовъ, принадлежащихъ желѣзному судостроенію, въ 1863 году построено каменное зданіе. Адмиралтейство снабжено газовымъ освѣщеніемъ.

Охтенская верфь.

*Охтенская верфь.* Охтенская верфь существуетъ до сихъ поръ, но только номинально, такъ какъ послѣднее боевое судно, клиперъ «Яхонтъ», спущено съ этой верфи еще въ 1862 году. Послѣ же того было построено и тимберовано на верфи лишь нѣсколько канонерскихъ лодокъ и портовыхъ судовъ, а въ зиму на 1878 годъ выстроено 20 миноносокъ. Исторія этой верфи связана съ столь памятнымъ въ жизни русскаго народа днемъ 19 февраля 1861 года,—днемъ освобожденія крестьянъ отъ крѣпостной зависимости.

Освобожденіе  
охтенскихъ поселянъ  
отъ крѣпостной  
зависимости.

Начало охтенскихъ поселянъ относится къ 1721 году. Петръ Великій, будучи занятъ мыслію о созданіи при устьѣ Невы приморскаго порта, повелѣлъ въ



1720 году построить въ С.-Петербургѣ, по берегу Невы, близъ бывшей крѣпости Нѣншанца, 500 избъ для вольныхъ плотниковъ, знакомыхъ съ судовою работою, съ тѣмъ, чтобы они кормились плотничною своею работою вольно и при адмиралтейскихъ работахъ получали заработныя деньги соотвѣтственно вольнымъ работникамъ. Поселяне освобождены были отъ всякихъ податей, но несли повинность работать топоромъ въ адмиралтействѣ, получая плату по 3 р. 50 к. въ мѣсяцъ. Дома и огороды даны имъ въ полную собственность и кромѣ того назначено отвести выгонную землю. Въ 1723 году новопостроенная охтенская слобода поступила въ вѣдѣніе партикулярной верфи.

Послѣ кончины Петра Великаго, вмѣстѣ съ упадкомъ русскихъ морскихъ силъ, положеніе охтянъ значительно ухудшилось: потребность въ ихъ работѣ на верфи уменьшилась, выгонную землю имъ не отводили, плата за работу понижена до 3-хъ рублей, и охтяне принуждены были обратиться къ частнымъ занятіямъ. Дѣйствительный отводъ пожалованной Петромъ Великимъ охтенскимъ плотникамъ земли состоялся лишь въ 1749 году. Всей отведенной земли подъ поселеніе и на выгонъ было 2,762 десятины, по числу 864 семей.

Морское управленіе, мало пользуясь работою охтянъ, мѣшало развитію слободы, столь естественному вслѣдствіе сосѣдства С.-Петербурга и пріобрѣтеннаго поселянами навыка въ плотничныхъ, столярныхъ, рѣзныхъ и позолотныхъ работахъ. Въ 50-хъ годахъ прошлаго сто-

лѣтія адмиралтействъ-коллегія приняла въ свое завѣдываніе весь бытъ поселянъ и хозяйство слободы. Опека простиралась до того, что никто изъ охтянъ не могъ отлучаться ни на одну ночь изъ дому и что утромъ и вечеромъ, ежедневно, производима была повѣрка: всѣ ли поселяне ночуютъ дома. Для временной отлучки требовалось не только разрѣшеніе начальства, но и представленіе поруки въ возвращеніи увольняемаго къ мѣсту жительства. Поселянамъ воспрещалось входить въ обязательства, подряды и работы свыше 10-ти рублей, безъ особаго дозволенія морскаго начальства. Въ 1764 году, по повелѣнію Императрицы Екатерины II, 20 человѣкъ охтенскихъ плотниковъ исключены изъ адмиралтейскаго вѣдомства и причислены къ придворной конторѣ, для пособія въ театральныхъ работахъ, при исправленіи машинъ и декорацій. Такъ какъ эти люди оставлены пользоваться землею на прежнемъ основаніи, то среди охтенскихъ поселянъ образовалось особое сословіе.

Стѣснительная опека морскаго вѣдомства, съ развитіемъ частной промышленности на Охтѣ, вызвала, съ одной стороны, жалобы охтянъ, а съ другой — стремленіе къ уклоненію отъ обязательнаго труда, при помощи различныхъ уловокъ. Охтяне въ замѣнъ себя поставляли плохихъ работниковъ, и вмѣсто обученія своихъ дѣтей ремесламъ, нужнымъ адмиралтейству, обращали ихъ къ болѣе прибыточнымъ промысламъ. Вслѣдствіе поданной въ 1802 году охтянами жалобы Императору Александру I-му на ограничен-



ность получаемой изъ адмиралтейства заработной платы, по распоряженію товарища министра морскихъ силъ, адмирала Чичагова, было произведено изслѣдованіе быта охтянъ и оказалось, что весьма немногіе изъ охтянъ имѣютъ понятіе о топорѣ. Адмиралъ Чичаговъ находилъ, что содержаніе охтенскихъ поселянъ обходится адмиралтейству дороже, нежели производство плотничныхъ работъ вольнонаемными мастеровыми, и потому въ 1803 году охтенскіе поселяне переведены на оброкъ по 30 рублей съ души въ годъ, съ тѣмъ, чтобы на эту сумму морское вѣдомство могло нанимать вольныхъ рабочихъ. Но это положеніе продолжалось недолго, и въ 1811 году охтяне были снова обращены къ адмиралтейскимъ работамъ на верфи, которая была устроена на самой Охтѣ. Съ этимъ вмѣстѣ началась снова тѣсная зависимость быта охтянъ отъ морскаго вѣдомства, и съ 1823 года охтяне по тѣмъ самымъ проступкамъ, которые до того времени судились по мірскимъ приговорамъ, начали отдаваться суду военному. Въ 1828 году охтенское селеніе было причислено, въ полицейскомъ отношеніи, къ городу, образовавъ охтенскую часть, подраздѣленную на кварталы. Урегулированіе охтенской части по городскимъ правиламъ потребовало приведенія частныхъ участковъ земель въ установленную мѣру, совершенную перестройку домовъ и проведеніе новыхъ улицъ.

Такъ какъ такія перестройки были не по средствамъ охтенскимъ жителямъ, то началась продолжительная

переписка морского министерства съ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ, а между тѣмъ новыя постройки на Охтѣ совсѣмъ пріостановились. Всѣ поселяне отъ 18-ти до 60-ти лѣтнаго возраста обязаны были работать на охтенской верфи, причемъ всѣ работники были раздѣлены на три участка, которые работали на верфи поочередно. Если поселянинъ не могъ по-чему либо лично работать, то имѣлъ право поставить за себя двухъ работниковъ изъ своихъ же односельцевъ. Пользуясь этимъ правомъ, лучшіе и надежнѣйшіе мастеровые обыкновенно уклонялись отъ адмиралтейскихъ работъ и поставляли вмѣсто себя слабыхъ въ знаніи ремесла наемщиковъ. Вообще, не видя въ казенной работѣ источника своего благосостоянія, каждый охтянинъ, естественно, смотрѣлъ на нее какъ на тягостный налогъ, и на отбываніе ея не прилагалъ ни усердія, ни искусства.

Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, еще въ 1856 году, возложилъ на одного изъ чиновниковъ особыхъ порученій морского министерства произвести подробное историческое и статистическое изслѣдованіе охтенскихъ адмиралтейскихъ селеній, съ цѣлію изысканія средствъ къ лучшему устройству поселянъ. Изслѣдованіе это показало, что обращеніе охтянъ къ вольному труду и замѣна ихъ на верфи рабочими по вольному найму составляетъ наилучшее рѣшеніе задачи, и, согласно этому, въ то же время началась разработка проекта такого преобразованія. Главныя начала, которыя морское министерство при-



няло, при составленіи этого проекта, были слѣдующія: а) чтобы введенъ былъ порядокъ, соотвѣтствовавшій общимъ государственнымъ постановленіямъ; б) чтобы порядокъ этотъ не имѣлъ косвенной обратной силы на обстоятельства, совершившіяся прежде, путемъ хотя и не нормальнымъ, но подъ вліяніемъ прежняго исключительнаго положенія; в) чтобы ни у кого изъ охтенскихъ поселянъ не отнималось того, чѣмъ каждый до сихъ поръ пользовался, и г) чтобы казна однако находила справедливое вознагражденіе за все то что она можетъ уступить.

Освобожденіе охтенскихъ поселянъ отъ крѣпостной зависимости с.-петербургскаго адмиралтейства состоялось въ 1858 году, мнѣніемъ государственнаго совѣта, Высочайше утвержденнымъ 10 апрѣля того года.

Между прочимъ постановлено: 1) охтенскихъ поселянъ уволить изъ адмиралтейскаго вѣдомства; 2) предоставить имъ причисляться въ городскія или сельскія сословія, на основаніи общихъ законовъ; 3) изъ тѣхъ охтенскихъ поселянъ, которые не изъявляютъ желанія перечислиться къ вышеозначеннымъ сословіямъ, образовать отдѣльное пригородное общество; 4) для мѣстнаго управленія обществомъ образовать управу, по примѣру с.-петербургской ремесленной управы, подчинивъ ее, на общемъ основаніи, с.-петербургской городской думѣ; 5) землю, охтянами занимаемую, оставить имъ въ полное потомственное пользованіе съ правомъ передавать и отчуждать постороннимъ лицамъ; отведенныя къ охтенскимъ селеніямъ земли,

оставить въ общественномъ пользованіи охтенскаго пригороднаго общества, и ни въ какомъ случаѣ не смѣшивать съ общими городскими землями; 6) обложить охтянъ въ пользу казны и земства установленными податями и повинностями; 7) общественныя суммы и доходы охтенскаго общества передать въ заведываніе новаго мѣстнаго управленія, на предметъ содержанія поселенія въ надлежащемъ порядкѣ и благоустройствѣ, и 9) взаменъ увольненія охтенскихъ поселянъ отъ адмиралтейской повинности, вносить въ смѣты морскаго министерства, на наемъ вольныхъ работниковъ, суммы, согласно дѣйствительной въ томъ необходимости. При увольненіи охтенскихъ поселянъ, въ обществѣ находилось: мужчинъ—1596, женщинъ—1817; они составляли изъ себя 610 отдѣльныхъ семействъ.

Число судовъ построенныхъ при петербургскомъ портѣ.

Въ минувшее двадцатипятилѣтіе, въ районѣ с.-петербургскаго порта построено всего 291 судно; въ томъ числѣ—на казенныхъ верфяхъ 188, на частныхъ заводахъ 103. Изъ нихъ: броненосныхъ 27, морскихъ 40, рѣчныхъ 88, миноносокъ 84 и портовыхъ судовъ 52.

Отчужденію зданій и мѣстностей, принадлежавшихъ морскому ведомству.

Кромѣ вышеупомянутыхъ трехъ казенныхъ верфей, въ предѣлахъ с.-петербургскаго порта находятся еще слѣдующія мѣстности, сооруженія и зданія: главное адмиралтейство, гребной портъ, новая голландія, опытовое артиллерійское поле, казарменные зданія гвардейскаго и 8-го флотскаго экипажей и такъ называемый Дерябинъ домъ, зданіе калинкинскаго госпиталя и зданіе морскаго училища. Изъ этого перечня видно, что число казенныхъ зданій въ с.-петербургскомъ



портѣ въ описываемый періодъ времени уменьшилось. Такъ какъ морское вѣдомство въ казенныхъ зданіяхъ, не вызываемыхъ крайнею надобностью, усматривало одинъ лишь постоянный расходъ на содержаніе, ремонтъ, отопленіе и освѣщеніе ихъ, то оно отчудило нѣкоторыя изъ нихъ продажей, передачею въ другія вѣдомства, или пожалованіемъ заслуженнымъ морскимъ лицамъ. Такимъ образомъ въ 1855 году домъ морскаго министерства Всемилостивѣйше пожалованъ въ собственность адмиралу Литке, и отчуждены: 1-я морская казарма — передачею придворному вѣдомству, домъ военно-рабочихъ ротъ, морской строительной части и домъ бывшаго училища торговаго мореплаванія — продажей частнымъ лицамъ. Въ 1856 году отчуждено въ вѣдѣніе Императорскаго чело-вѣколюбиваго общества часть мѣста, прилегающаго къ казармѣ гвардейскаго экипажа, въ 225 квадр. саж., для постройки церкви при сиротскомъ училищѣ. Въ 1879 году отчуждена подъ устройство с.-петербургскаго морскаго канала полоса земли въ 150 сажень на Канонерскомъ островѣ, а затѣмъ и самый островъ, вслѣдствіе желанія министерства финансовъ, разрѣшено передать этому министерству съ тѣмъ условіемъ, чтобы морскому вѣдомству даны были средства отъ министерства финансовъ на постройку новаго пороховаго погреба на 1,000 пудовъ пороха.

Въ 1872 году, къ числу отчужденныхъ мѣстностей присоединился участокъ земли во дворѣ главнаго адмиралтейства, уступленный городу въ количествѣ

Главное адми-  
ралтейство.

3024 квад. саж., съ цѣлью устройства набережной вдоль рѣки большой Невы. Эта мѣра, столь необходимая для удобства обывателей и красоты города въ лучшей его мѣстности, отлагалась нѣсколько лѣтъ за неимѣніемъ у города достаточныхъ средствъ для такого цѣннаго сооруженія, какъ набережная. Отчужденный морскимъ вѣдомствомъ участокъ далъ возможность городу продать его подъ застройку частныхъ домовъ и на счетъ вырученной суммы не только покрыть значительную часть расхода по устройству набережной, но и выдѣлить въ распоряженіе морскаго вѣдомства сумму, давшую послѣднему средства осуществить также давнишнюю мысль о сосредоточеніи въ зданіи главнаго адмиралтейства, въ которомъ помѣщаются всѣ учрежденія министерства и с.-петербургскаго порта, квартиръ управляющаго министерствомъ, товарища управляющаго министерствомъ, директоровъ и вице-директоровъ канцеляріи морскаго министерства и инспекторскаго департамента и нѣкоторыхъ чиновъ, постоянное присутствіе которыхъ въ адмиралтействѣ признается необходимымъ. Такимъ образомъ, въ описываемый періодъ времени въ назначеніи помѣщеній главнаго адмиралтейства произошли большія перемѣны: изъ него выведены мастерскія и инженерное и артиллерійское училище, переведенное въ Кронштадтъ, и напротивъ того помѣщены всѣ учрежденія с.-петербургскаго порта, вышепомянутыя квартиры должностныхъ лицъ, морской музей и центральная швальня.



Свѣдѣнія о настоящемъ положеніи морскаго корпуса, калинкинскаго госпиталя, и о приспособленіи круглой башни въ новой голландіи къ помѣщенію морской исправительной тюрьмы находятся въ главахъ II и VIII — X этой части «Обзора». Затѣмъ здѣсь излагаются лишь свѣдѣнія объ остальныхъ учрежденіяхъ с.-петербургскаго порта, поименованныхъ выше.

Вскорѣ послѣ нейштадтскаго мира, въ 1721 году, Гребной портъ. Петръ Великій заложилъ при устьѣ Невы небольшое селеніе (родъ казармъ), вмѣстѣ съ портомъ для постройки и храненія своего гребнаго флота.

Селеніе это годъ отъ году расширялось и получило въ 1794 году, вмѣстѣ съ портомъ, общее названіе главнаго гребнаго порта. Самое цвѣтущее состояніе гребнаго порта и селенія было въ царствованіе Императрицы Екатерины II и Императора Павла I; въ это время здѣсь хранились всѣ галеры, канонерскія лодки, геммамы, шнявы, плавучія батареи, придворныя гребныя суда и яхты, плоскодонныя фрегаты, камели и проч. Послѣ главнаго адмиралтейства, гдѣ строились большія суда, гребной портъ былъ единственная гавань для судовъ, могущихъ проходить фарватеромъ въ Неву; другихъ же адмиралтействъ въ Петербургѣ не было, и новое адмиралтейство, какъ равно охтенская верфь и верфь на галерномъ островкѣ, устроены уже послѣ. Въ 1796 году была оставлена постройка галеръ, утратившихъ свое значеніе, и съ того времени гребной портъ имѣетъ почти исключительно характеръ

складочнаго мѣста разныхъ портовыхъ запасовъ, какъ-то: лѣса, угля, дровъ, а также гребныхъ судовъ и миноносокъ.

По упраздненіи въ 1878 г. на канонерскомъ островѣ складовъ пороха и артиллерійскихъ снарядовъ, въ гребномъ портѣ былъ устроенъ новый пороховой погребъ на 1000 пуд. пороха.

Кромѣ того, въ видахъ обезпеченія морскаго вѣдомства въ приобрѣтеніи пироксилина, имѣющаго столь важное значеніе въ настоящее время при развитіи миннаго дѣла, нынѣ устраивается на западной сторонѣ бассейна гребнаго порта, на средства морскаго и сухопутнаго вѣдомствъ, небольшой пироксилиновый заводъ, съ расчетомъ изготовлять на немъ 6 пуд. пироксилина въ сутки или до 1000 пуд. въ годъ.

Перенесеніе  
опытовой артил-  
лерійской бата-  
реи съ Волкова  
поля на Охтен-  
ское.

Морское и военно-сухопутное вѣдомства, для артиллерійскихъ своихъ опытовъ, имѣли первоначально опытовую батарею, устроенную ими въ 1854 году на Волковомъ полѣ. При длинѣ поля около 5 верстъ и наибольшей ширинѣ 550 сажень, оно вполне удовлетворяло дальности снарядовъ тогдашней артиллеріи. Но съ увеличеніемъ въ 60-тыхъ годахъ калибра орудій и дальности полета снарядовъ, размѣры его оказались недостаточными. При значительномъ отклоненіи снарядовъ, неизбѣжномъ при стрѣльбѣ на большія разстоянія, были случаи, что осколки ихъ не только перелетали чрезъ царскосельскую желѣзную дорогу, но и падали на кладбище Чесменской богадѣльни, отстоящее на 2140 сажень отъ мѣста



производившихся опытовъ. Обстоятельства эти дѣлали невозможнымъ стрѣльбу разрывными снарядами, а быстрый ходъ развитія артиллеріи указывалъ на необходимость перенесенія опытовъ въ другую мѣстность, болѣе обширную и удаленную отъ жилья. Въ силу такихъ неудобствъ, относившихся одинаково какъ къ морскому, такъ и къ военно-сухопутному вѣдомствамъ, послѣднимъ въ 1857 году пріискано было удобное для артиллерійскихъ опытовъ мѣсто, въ районѣ военного поселенія охтенскаго порохового завода, имѣющее длину до 7 верстъ, а наибольшую ширину до 3-хъ верстъ. Чтобы это поле могло вполне соответствовать всѣмъ требованіямъ стрѣльбы изъ наръзныхъ орудій на самыя дальнія разстоянія, потребовалось удлинить его еще на 5 верстъ до токовскихъ высотъ; и такъ какъ эта послѣдняя мѣстность находится въ частной собственности, то въ настоящее время приняты мѣры къ отчужденію этой мѣстности въ казну и для перенесенія двухъ лежащихъ на ней деревень въ другое мѣсто.

Въ 1863 году состоялось Высочайшее повелѣніе о передачѣ охтенскаго поля въ казну, для перенесенія на него опытовой батареи съ Волкова поля. Морское вѣдомство получило въ собственность правую сторону этого поля, въ размѣрѣ 1188 десятинъ и 2226 саж., и тогда же начались работы по устройству батареи въ этой мѣстности. Построена батарея, со всѣми принадлежащими къ ней сооруженіями, лабораторія, пороховой погребокъ, зданіе для помѣщенія электробали-

стическихъ приборовъ, магазинъ, жилья строенія для помѣщенія комисіи, караула, команды и для жилья офицеровъ. Самая мѣстность очищена отъ кустарниковъ и пней, осушена, и по ней проложены дороги; она соединена телеграфною проволокою съ главнымъ адмиралтействомъ. Кромѣ того, для пользованія охтенскимъ полемъ устроена отъ рѣки Охты до мѣста опытовъ, на общихъ съ сухопутнымъ вѣдомствомъ издержкахъ, конножелѣзная дорога на протяженіи 6-ти верстъ, съ подвижнымъ составомъ и подъемными средствами для тяжелыхъ орудій.

Въ настоящее время опыты уже перенесены на новое поле.

Казармы.

Казарменныя помѣщенія нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства въ С.-Петербургѣ отличались въ 1855 году тѣми же существенными недостатками въ гигиеническомъ отношеніи, какъ и кронштадтскія казармы, и потому крайне нуждались въ передѣлкахъ и приспособленіяхъ. Несмотря на то, что число ихъ было болѣе теперешняго, оно не удовлетворяло всѣмъ потребностямъ, какъ скученно ни размѣщались люди, и морское министерство принуждено было постоянно нанимать еще частные дома для размѣщенія людей. Такъ, въ 1855 году число нанимаемыхъ подъ казармы домовъ простиралось до 11-ти, и годовая плата за ихъ наемъ обходилась морскому вѣдомству въ 57,000 рублей. По мѣрѣ сокращенія числа нижнихъ чиновъ число наемныхъ и казенныхъ казармъ уменьшалось, и въ настоящее время ограничивается лишь двумя ка-



казармами: крюковскими для 8-го флотского экипажа и казармами гвардейского экипажа, если не считать, такъ называемаго, дома Дерябина, близъ галерной гавани, который имѣетъ характеръ запасныхъ казармъ. Крюковскія казармы капитально перестроены, снабжены водою и освѣщены газомъ. Казармы для гвардейского экипажа построены вновь, причемъ къ нимъ примѣнены всѣ усовершенствованія, выработанныя для подобныхъ зданій строительною наукою, и удовлетворены требованія гигиены и удобнаго расположенія людей.

Постройка новаго каменнаго флигеля вызвана какъ увеличеніемъ состава гвардейскаго экипажа, такъ и крайне тѣснымъ размѣщеніемъ нижнихъ чиновъ въ сравненіи со всѣми другими частями гвардіи. Въ старыхъ казарменныхъ помѣщеніяхъ по Екатерининскому проспекту, команды были разбросаны частями, по нѣсколькимъ зданіямъ, такъ что ротные командиры и дежурные офицеры поставлены были въ невозможность имѣть надлежащее наблюденіе за поведеніемъ нижнихъ чиновъ и за порядкомъ ихъ жизни въ казармахъ. Эти казармы были такъ ветхи, что перестройка ихъ была невозможна, и поэтому было рѣшено построить новую казарму, для помѣщенія въ ней 4-хъ строевыхъ ротъ экипажа, чтобы всѣ нижніе чины могли помѣщаться въ одномъ мѣстѣ, за исключеніемъ женатыхъ, для которыхъ отведено особое помѣщеніе. Для постройки новой казармы воспользовались свободнымъ мѣстомъ по Екатерининскому ка-

налу. Начатыя въ іюнѣ мѣсяцѣ 1875 года работы по постройкѣ казармы были окончены въ 1877 году. Новая казарма построена въ 4 этажа; каждый жилой этажъ, назначенный для помѣщенія въ немъ отдѣльно каждой роты, состоитъ изъ свѣтлаго коридора, шириною 1,66 саж., расположеннаго по срединѣ вдоль всего зданія; коридоръ этотъ освѣщается изъ камеръ чрезъ большія арочныя отверстія безъ дверей, по двѣ въ каждой камерѣ, и большими окнами по концамъ. По одной сторонѣ коридора, на солнечную сторону казармы, расположено девять камеръ, каждая на 20 человѣкъ, и двѣ камеры, каждая на 5 человѣкъ; по другую сторону, по фасаду обращенному во дворъ, расположено двѣ камеры на 20 человѣкъ каждая и одна камера на 10 человѣкъ. Малыя камеры устроены въ виду общей воинской повинности, чтобы можно было помѣщать людей, соображаясь съ степенью ихъ образованія. Затѣмъ, по тому же фасаду расположены комната для фельдфебеля, ротный аммуничный цейхаусъ, столовая, кухня съ кладовой, умывальныя комнаты и отхожія мѣста. На каждого человѣка, среднимъ числомъ, приходится по 1,16 квад. саж. площади, а объема воздуха въ предѣлахъ отъ 2-хъ до 2,5 куб. саж., тогда какъ положеніемъ о постройкѣ казарменныхъ зданій признано достаточнымъ имѣть на каждого человѣка по 1 квад. саж. площади и по 1 —  $1\frac{3}{4}$  куб. сажени объема комнаты. Въ камерахъ поставлены желѣзныя кровати и при нихъ деревянные шкафики для каждого матроса. Въ кухняхъ



устроены сливныя воронки съ трубами къ отдѣльному выгребу, который особо вентилируется. Отхожія мѣста сдѣланы съ вентиляціей печами Дарсе; дрова и провизія доставляются по этажамъ посредствомъ подъемныхъ механизмовъ. Для отопленія и вентиляціи казармы поставлены въ подвальномъ этажѣ 13 кирпичныхъ калориферовъ и 2 чугунныхъ съ приливными трубами. Для болѣе равномернаго распредѣленія вентиляціи по всѣмъ этажамъ, жаровые каналы обдѣланы израсцами, обложенными войлокомъ, а въ верхнемъ этажѣ на лѣстницахъ и въ главномъ входѣ поставлены печи. Вентиляція доставляетъ постоянное возобновленіе воздуха въ размѣрѣ отъ 2 до 3 куб. саж. въ часъ на каждаго человѣка. Увлажненіе вентиляціоннаго воздуха производится въ камерахъ калориферовъ посредствомъ особыхъ приборовъ, способныхъ придать воздуху казармы отъ 50 до 60% влажности. Вытягиваніе испорченнаго воздуха производится посредствомъ 12-ти большихъ вытяжныхъ трубъ, принимающихъ воздухъ изъ сборныхъ горизонтальныхъ каналовъ, устроенныхъ подъ поломъ коридоровъ перваго и третьяго этажей.

Въ заключеніе слѣдуетъ сказать еще объ одной работѣ, необходимость которой обусловливается географическимъ положеніемъ с.-петербургскаго порта—объ облегченіи доступа къ нему судовъ чрезъ углубленіе невскаго фарватера и каналовъ. Произведенныя въ 1830 и 1840 годахъ, подъ руководствомъ бывшаго министра финансовъ графа Канкрина, работы по углуб-

Углубленіе невскаго фарватера.

ленію невскаго бара землечерпательными машинами привели къ заключенію, что поверхность этого бара недоступна подобнаго рода машинамъ. Произведенные въ 1853 году опыты углубленія баровъ посредствомъ подводныхъ взрывовъ и полная успѣшность этихъ работъ при расчисткѣ въ 1858 году днѣпровскаго лимана, обратили вниманіе морскаго министерства на этотъ способъ углубленія, и рѣшено воспользоваться имъ при предстоящемъ въ 1860 году углубленіи бара р. Невы для проводки глубоко сидѣвшаго корабля «Императоръ Николай». Дѣло въ томъ, что въ 1859 году глубина бара противъ плавучаго маяка, при ординарной водѣ, была не болѣе 8½ футъ, и такое же углубленіе, по сдѣланнымъ исчисленіямъ, долженъ былъ имѣть гидравлическій плавучій докъ съ поднятымъ на него кораблемъ. Такимъ образомъ приходилось углубить самое мелкое мѣсто невскаго бара, простирающееся въ длину на 250 сажень. Для достиженія этой цѣли, признано было необходимымъ разрыхлить грунтъ фарватера, чтобы сдѣлать его доступнымъ дѣйствию землечерпательныхъ машинъ, и потомъ углубить гребень бара между предѣлами 10-ти футовой глубины въ рѣкѣ и со стороны невской губы, полосой въ 25 саж., на протяженіи до 360 саж. Согласно этому плану, съ 3 февраля по 22 марта 1860 года, на всемъ пространствѣ бара взорвано было до 378 подводныхъ минъ съ зарядами отъ 25 до 50 ф. пороха. Мины эти, углубленные въ грунтъ до 3-хъ и болѣе футъ, взрывались параллельными рядами попе-



рекѣ фарватера, отъ 5 до 8 минъ вдругъ, и, послѣ произведенныхъ весною грабельныхъ работъ, глубина гребня бара на полосу въ 40 сажень шириною оказалась всюду не менѣе 10 футъ, и поэтому проводка корабля состоялась безпрепятственно.

Весь расходъ по этой операціи обошелся казнѣ въ 5,296 р., не считая стоимости 301 пуда пороха, отпущеннаго изъ военного министерства безденежно.

Такъ какъ петербургскій портъ сдѣлался мало по малу главнымъ пунктомъ броненоснаго судостроенія, то для проводки броненосцевъ въ Кронштадтъ мелководіе бара большаго невскаго фарватера неоднократно расчищалось и въ послѣдующее время.

### 3) *Адмиралтейскіе ижорскіе заводы.*

Возможность воспользоваться водяною движущею силой рѣки Ижоры, впадающей въ Неву, послужила, безъ сомнѣнія, побужденіемъ къ основанію на мѣстности, занимаемой нынѣ адмиралтейскими ижорскими заводами, механическихъ заведеній. Зароженію этихъ заводовъ предшествовали здѣсь пильныя мельницы, устроенныя въ первыхъ годахъ прошедшаго столѣтія для распиловки лѣсовъ, необходимыхъ строившемуся въ то время Петербургу и его адмиралтейству. Сперва эти мельницы помѣщались выше по рѣкѣ, но мѣстность оказалась неудобною, по своей низменности, и нездоровою, и въ 1720 году онѣ были перенесены на 5 верстъ ниже, и съ тѣмъ вмѣстѣ началось постепенное преобразованіе ихъ въ заводы.

Постепенное  
развитіе ижор-  
скихъ заводовъ.

Первоначально, для удовлетворенія адмиралтейскихъ надобностей, были возведены кирпичный и якорный заводы, молотовой амбаръ, мукомольная мельница и толчея, приготовлявшая цементъ для постройки кронштадтскаго канала; затѣмъ, къ концу прошедшаго столѣтїя, на берегахъ р. Ижоры, имѣлись уже плуцильный, мѣдилитейный и камбузный заводы и другія мастерскія, носившія всѣ вмѣстѣ уже названіе— сначала колпинскихъ, а затѣмъ адмиралтейскихъ ижорскихъ заводовъ. Въ 1855 году заводы эти имѣли въ общей сложности механическую силу изъ 16-ти водяныхъ колесъ въ 585 силъ и двѣ паровыя машины въ 16 силъ.

Жизнь и развитіе ижорскихъ заводовъ тѣсно связаны съ жизнью и развитіемъ балтійскаго флота. На заводахъ постоянно отражались всѣ перемѣны, которыя совершались въ этомъ флотѣ. Такимъ образомъ, они служили сперва потребностямъ строенія и вооруженія деревянныхъ парусныхъ судовъ; съ появленіемъ пара на нихъ начали строиться машины и мелкія портовыя паровыя суда; съ развитіемъ винтоваго флота производительность ихъ получила болѣе широкую задачу; затѣмъ здѣсь водворены желѣзное судостроеніе и изготовленіе брони. Ижорскіе заводы нѣсколько разъ перестраивались, и эти характеристическія особенности ихъ существованія отразились какъ на внѣшнемъ ихъ видѣ, такъ и на внутреннемъ устройствѣ.

Настоящее  
положеніе заводовъ.

Названіе «заводовъ», а не «завода», вполне соотвѣт-



ствуешь ихъ внѣшнему виду. Изъ отчета подробной ревизіи, произведенной заводамъ съ 1871 по 1873 годъ особою комиссіею, видно, что всѣхъ зданій и сооружений на заводахъ числится (не считая нѣсколькихъ временныхъ сараевъ)—157. Изъ числа этихъ зданій и сооружений находится въ настоящее время, послѣ сдѣланныхъ исправленій, въ хорошемъ состояніи 63, требуютъ капитальныхъ исправленій 35 и подлежатъ сломкѣ 8. Въ томъ числѣ на заводахъ находится зданій ничѣмъ не занятыхъ 10.

По роду производительности ижорскіе заводы можно раздѣлить на двѣ части: *металлургическую* и *механическую*. Въ составѣ обѣихъ этихъ частей находятся слѣдующіе мастерскія и заводы: большая прокатная, малая прокатная, большая кузница, инструментальная, мѣдипрокатная, трубная, чугунолитейная и мѣдилитейная, большая машинная, малая машинная, желѣзокотельная, мѣдикотельная, модельная, сборочная, ремонтная, артиллерійская, якорная, цѣпная, слесарная, пыльная, кирпичный заводъ. Кромѣ того, при заводѣ имѣется лабораторія и модель-камера, которая между прочимъ замѣчательна тѣмъ, что въ ней заключается самая подробная коллекція механическихъ принадлежностей, изготовленныхъ въ Россіи со временъ Петра Великаго.

Движущая сила водяныхъ колесъ на заводахъ составляетъ по прежнему 585 механическихъ силъ. Для управленія водяною силою имѣются на заводахъ гидротехническія сооружения, состоящія изъ трехъ пло-

тинъ, изъ которыхъ двѣ представляютъ собою водоспуски. Плотина № 1, доставляющая воду на 15 колесъ и 1 турбину, имѣетъ три рабочія отверстія: западное, среднее и восточное. Западнымъ русломъ вода идетъ на дѣйствіе десяти колесъ въ мастерскихъ: малой прокатной, мѣдипрокатной, трубной, артиллерійской, якорной и модельной; среднимъ русломъ вода идетъ на дѣйствіе одного колеса въ цѣпной мастерской; восточнымъ—на дѣйствіе одной турбины и четырехъ колесъ въ мастерскихъ: большой машинной, инструментальной, большой слесарной и чугунолитейной. Плотина № 2 даетъ воду водяному колесу въ 60 силъ, для малой машинной и пильной. Но кромѣ водяной силы, ижорскіе заводы имѣютъ въ настоящее время до 2,062 паровыхъ силъ, что, сравнительно съ бывшими въ 1855 году 16-ю паровыми силами, представляетъ громадную разницу въ пользу увеличенія механическихъ средствъ заводовъ. Заводы освѣщаются газомъ, для чего при нихъ имѣется газовый заводъ. Протяженіе желѣзныхъ дорогъ на заводахъ 832 погонныхъ сажени. Заводы имѣютъ кадръ постоянныхъ мастеровыхъ. Табелью 1862 года, при учрежденіи кадра, положена слѣдующая его численность: указателей и мастеровыхъ—784, старшихъ рабочихъ 16, рабочихъ 59. Къ 1 апрѣля 1872 года, при производствѣ ревизіи, въ кадрѣ состояло: указателей и мастеровыхъ 530, старшихъ рабочихъ 20, рабочихъ 57, учениковъ 38. Къ 1880 году число кадровыхъ мастеровыхъ, рабочихъ и учениковъ уменьшилось до



350 человекъ. Среднее же число наемныхъ и временныхъ мастеровыхъ и рабочихъ во всѣхъ заводскихъ зданіяхъ постепенно увеличивалось и простиралось въ послѣдніе годы до 1,400 человекъ *въ день*. Количество металла, перерабатываемаго ижорскими заводами въ готовые издѣлія, превосходитъ полмилліона пудовъ въ годъ. При заводахъ состоитъ госпиталь и школа.

Выше было сказано, что по мѣрѣ развитія судостроительной техники приходилось перестраивать тѣ или другія части ижорскихъ заводовъ. Этотъ процессъ перестройки продолжается и теперь. Такъ, переходъ отъ деревяннаго судостроенія къ желѣзному вызвалъ въ 1862 году необходимость построить на ижорскихъ заводахъ капитальное сооруженіе — желѣзопрокатный заводъ. Назначеніе этого завода состояло въ томъ, чтобы изготовлять всѣ крупные сорта желѣза для броненоснаго судостроенія. Онъ заключалъ въ себѣ три цеха: пудлинговый, кузнечный и сварочный. Заводъ этотъ по своимъ размѣрамъ и механическимъ средствамъ совершенно удовлетворялъ современнымъ требованіямъ, но чрезъ десять лѣтъ былъ уже недостаточенъ и потребовалось созданіе новаго завода, далеко превосходящаго размѣры прежняго.

Зданіе новаго желѣзодѣлательнаго завода построено въ 1875 году и состоитъ изъ двухъ отдѣльных корпусовъ: желѣзнаго — для прокатнаго производства и каменнаго — для механическихъ приспособленій. При постройкѣ этого завода надлежащее вниманіе было обра-

щено на постановку газонагрѣвательныхъ печей, какъ наиболѣе способствующихъ успѣшной выдѣлкѣ желѣза въ качественномъ и количественномъ отношеніяхъ. Заводъ, съ четырьмя отдѣлами—пудлинговымъ, сортовымъ, листовымъ и броневымъ,—имѣетъ прокатныя машины, приводящія въ движеніе механизмы и станки, въ 1,800 силъ; газопудлинговья и газосварочныя печи; гидравлическій прессъ въ 2,500 тоннъ, который предполагается поставить; вентиляторы и многіе механическіе станки для обрѣзки сортового и листового желѣза. Кромѣ того на заводѣ устроены два подвижныя крана въ 30 и 50 тоннъ.

За заводами считалось земли 442 десятины 225 кв. сажень, изъ которой находилось:

|                             |                  |
|-----------------------------|------------------|
| подъ заводскими и казенными |                  |
| зданіями . . . . .          | 281,470 кв. саж. |
| — р. Ижорою и канавами . .  | 110,525 — —      |
| — обывательскими домами и   |                  |
| огородами . . . . .         | 291,926 — —      |
| свободной . . . . .         | 263,934 — —      |

Село Кошино.

Въ неразрывной связи съ заводами находилось село Кошино, какъ мѣсто жительства его рабочихъ. Поселеніе это образовалось мало по малу, по мѣрѣ развитія заводовъ, и самое отношеніе обывателей къ заводу основывалось болѣе на обычаѣ, чѣмъ на положительныхъ постановленіяхъ закона. Раздача земельныхъ участковъ съ давнихъ временъ производилась въ селѣ властью начальника завода, по его личному усмотрѣнію, на условіи, въ случаѣ требованія начальства,



снести строения и освободить землю. Таким образом частные дома въ селѣ Колпино на половину принадлежали отставнымъ нижнимъ чинамъ бывшихъ рабочихъ экипажей и ижорскаго кадра рабочихъ и ихъ потомкамъ. На основаніи установившагося обычая, право на покупку дома давалось, кромѣ заводскихъ мастеровыхъ и рабочихъ, прослужившихъ на заводѣ не менѣе 10 лѣтъ, также офицерамъ, чиновникамъ, писцамъ изъ колпинскихъ уроженцевъ или другимъ лицамъ, пребываніе которыхъ въ селѣ признавалось тамошнимъ начальствомъ по чему либо особенно полезнымъ. До 1863 года, для постройки домовъ выдавались мастеровымъ и рабочимъ ссуды изъ внутренняго заводскаго капитала на опредѣленные сроки, дозволялось пилить бревна на казенныхъ мельницахъ и отпускались безвозмездно металлическія вещи, потребныя при постройкѣ домовъ.

Къ 1875 году число домовъ простиралось до 992, а жителей до 7,004 человекъ обоего пола. Содержаніе дорогъ, мостовъ, освѣщенія, полиціи производилось на счетъ морскаго вѣдомства.

Въ рукахъ начальника заводовъ сосредоточивались все роды власти по управленію селомъ, и онъ имѣлъ исполнителей въ лицѣ полицеймейстера и надзирателя благочинія. Дѣла рѣшались и оканчивались въ самомъ селѣ, лишь изрѣдка восходя до высшаго начальства. Въ послѣднее же время, когда въ управленіи селомъ начали принимать участіе уѣздная полиція (по торговлѣ, въ санитарномъ и другихъ отношеніяхъ), зем-

ство (по наложенію на обывателей повинностей) и судебная власть (по дѣламъ ея вѣдомства), неопредѣленность въ отношеніяхъ всѣхъ этихъ учреждений къ главному управленію селомъ послужила однимъ изъ существенныхъ поводовъ къ возбужденію вопроса о переустройствѣ управленія селомъ Колпино, съ изытіемъ его изъ вѣдѣнія морскаго вѣдомства. По Высочайшему повелѣнію, въ 1875 году была учреждена коммисія изъ представителей министерствъ: морскаго, внутреннихъ дѣлъ, финансовъ и юстиціи, для разсмотрѣнія этого вопроса. Коммисія выработала проектъ правилъ передачи управленія селомъ Колпино въ гражданское вѣдомство, и въ силу Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго 23 октября 1878 года, передача состоялась на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ: 1) село Колпино переименовывается въ посадь съ подчиненіемъ вѣдомству общихъ губернскихъ и уѣздныхъ учреждений; 2) обыватели села, не приписанные ни къ какому обществу, зачисляются въ мѣщане колпинскаго посада и освобождаются пожизненно отъ подушной подати; 3) обывательскіе земельные участки, со всѣми на нихъ строеніями и принадлежностями, остаются за настоящими владѣльцами, и 4) въ вѣдѣніи и полномъ распоряженіи морскаго вѣдомства, кромѣ земли подъ заводомъ и всѣхъ заводскихъ строеній, оставляются: вся водная система, берега рѣки Ижоры и отводные каналы. До 1873 года заводы вмѣстѣ съ селомъ Колпино входили въ составъ с.-петербургскаго порта; но въ концѣ этого года, начальникъ завода, въ



видахъ предоставленія ему большей самостоятельности въ его дѣйствіяхъ и упрощенія администраціи, изъять изъ подчиненія главнаго командира этого порта и непосредственно подчиненъ управляющему министерствомъ.

#### 4) Ревельскій портъ.

До крымской войны ревельскій портъ имѣлъ весьма важное значеніе въ военно-морскомъ отношеніи какъ укрѣпленный пунктъ, въ которомъ суда балтійскаго флота могли находить, въ случаѣ надобности, защиту противъ сильнѣйшаго непріятели. Ранѣе открывающійся для навигаціи и позже замерзающій, чѣмъ Кронштадтъ, ревельскій портъ ежегодно служилъ для зимовки очередной дивизіи балтійскаго флота, какъ по причинѣ большаго числа кораблей и фрегатовъ, которые не могли удобно размѣститься въ кронштадтскихъ гаваняхъ, такъ и на случай ранняго выхода въ море при появленіи непріятельскихъ судовъ въ нашихъ водахъ.

Значеніе ревельскаго порта до 1855 года.

Вслѣдствіе этого портъ имѣлъ важное значеніе и въ хозяйственномъ отношеніи. Онъ обладалъ большими адмиралтейскими средствами для исправленія и снабженія зимующихъ въ его гавани судовъ, и всѣми тѣми многочисленными учрежденіями, которыя присущи главному военному порту. Опытъ крымской войны надъ свеаборгскими укрѣпленіями доказалъ, что при усовершенствованныхъ средствахъ нападенія и ревельскія береговыя укрѣпленія не могли бы защитить флота.

Поэтому въ смыслѣ укрѣпленія значеніе ревельскаго порта совершенно измѣнилось; сравнительно же меньшій составъ новаго пароваго флота и ежегодная посылка части его въ дальнія плаванія, сдѣлали ненужнымъ очередную зимовку судовъ въ этомъ портѣ.

Постепенное устро-  
йство порта по-  
слѣ крымской вой-  
ны.

Съ измѣненіемъ такимъ образомъ послѣ крымской войны прежняго значенія ревельскаго порта, оказалось возможнымъ имѣть въ Ревелѣ механическія средства и складъ угля только въ самыхъ ограниченныхъ размѣрахъ, не превышающихъ потребностей судовъ, приписанныхъ къ этому порту и случайно туда заходящихъ во время своего плаванія. Согласно этому измѣнено значеніе ревельскаго порта и въ административномъ отношеніи: въ 1860 году онъ причисленъ къ портамъ 2-го разряда, причемъ завѣдываніе имъ возложено на командира порта. Такое ограниченіе круга дѣятельности порта не избавило однако морское министерство отъ необходимости обновить и приспособить къ современнымъ требованіямъ почти всѣ заведенія и сооруженія порта. Такъ, въ мѣрѣ крайней необходимости поставлены въ различныя зданія бывшаго обширнаго порта, гдѣ это представилось удобно, станки и механизмы для котельныхъ и кузнечныхъ работъ, отливки металлическихъ вещей и нарезки винтовъ; было приступлено къ углубленію внутренняго канала, раздѣляющаго адмиралтейство на двѣ неравныя части, и къ углубленію фарватера, ведущаго отъ оконечности этого канала къ купеческой и военной гаванямъ, что и исполнено частями въ нѣсколько лѣтъ. Равнымъ



образомъ значительно улучшены жилия помѣщенія ревельскаго флотскаго полуэкипажа. Этотъ полуэкипажъ былъ разбросанъ въ четырехъ различныхъ мѣстахъ: въ старой деревянной казармѣ, въ брандвахтенномъ зданіи, въ казармѣ отводимой городомъ и на частныхъ квартирахъ. Такое раздробленіе командъ, естественно, представляло большія неудобства, и притомъ эти жилия помѣщенія не соотвѣтствовали гигиеническимъ условіямъ. Въ 1869 году, морскіе нижніе чины переведены въ два обширныя каменные зданія, бывшіе корабельный цейхгаузъ и парусную, приспособленныя подъ казармы. Въ такомъ же неудовлетворительномъ положеніи находилась и портовая деревянная церковь, построенная въ 1752 году, имѣвшая по наружности видъ простаго обывательскаго дома. Послѣ 1869 года она подверглась капитальному исправленію и по внѣшности приняла видъ православнаго храма.

Особенно много устройству порта содѣйствовали средства, полученныя морскимъ министерствомъ отъ отчужденія части земли и зданій бывшаго обширнаго ревельскаго адмиралтейства, въ которыхъ флоту не представлялось болѣе никакой надобности. Въ 1872 году министерство финансовъ, встрѣчая надобность для складовъ таможеннаго вѣдомства въ части ревельскаго адмиралтейства, просило у морскаго министерства уступки земли, съ находящимися на ней строеніями, въ свою собственность. Морское вѣдомство признало съ своей стороны возможнымъ уступить просимую часть ревельскаго адмиралтейства, ближайшую

къ городскимъ строеніямъ, за 60,497 руб., сумму, составлявшую стоимость уступаемыхъ строеній и необходимую для постройки и приспособленія мастерскихъ и магазиновъ на оставшейся въ распоряженіи порта мѣстности. Съ Высочайшаго разрѣшенія уступка сказанной мѣстности состоялась въ томъ же 1872 году.

Эти денежныя средства дали возможность устроить ревельское адмиралтейство соотвѣтственно современнымъ требованіямъ. По указаніямъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, подъ механическую мастерскую, начатую постройкою въ 1873 году, были приспособлены: портовая кузница, столярная съ купорною и фонарная съ мѣдикотельною. Снабженная необходимыми станками и механизмами, мастерская окончена въ 1877 году. Къ этому времени были также капитально исправлены: каменный магазинъ для помѣщенія такелажной мастерской, съ устройствомъ въ немъ магазина для храненія разныхъ кораблестроительныхъ матеріаловъ и припасовъ; бывший плюпочный сарай обращенъ въ экипажескій магазинъ, равно приспособлены и прочія зданія поды современныя потребности. Отъ механическаго поворотнаго крана, находящагося при адмиралтейскомъ каналѣ, проведена желѣзная дорога къ зданію паровой кузницы, къ механическимъ мастерскимъ и къ кладовой, предназначенной поды складъ металловъ, всего на протяженіи 200 сажень.

Въ настоящее время на обязанности ревельскаго порта лежить: а) ежегодное приготовленіе одного



транспорта, трехъ шкунъ и четырехъ плавучихъ маяковъ къ плаванію, т. е. исполненіе всѣхъ дефектныхъ работъ по корпусу, вооруженію и механизму; б) исправленіе гребныхъ судовъ; в) устройство всѣхъ приспособленій для спеціального назначенія вышеупомянутыхъ судовъ, и г) снабженіе ихъ припасами по кораблестроительной, гидрографической, коммисаріатской и артиллерійской частямъ. Кромѣ этихъ судовъ, постоянно зимующихъ въ Ревель, тамъ находится ежегодно, въ теченіи всего лѣта, учебный артиллерійскій отрядъ, и заходятъ временно: броненосная эскадра и отрядъ морскаго училища.

Доставка на всѣ эти суда угля, небольшія исправленія ихъ, а также ремонтровка спасательныхъ лодокъ съ 4-хъ станцій Балтійскаго моря, составляютъ также обязанность ревельскаго порта.

#### 5) Свеаборгскій портъ.

До крымской войны свеаборгскій портъ, подобно ревельскому, не имѣя никакого кораблестроительнаго значенія, былъ однакоже весьма важнымъ военно-морскимъ пунктомъ въ ряду нашихъ балтійскихъ портовъ, такъ какъ за его укрѣпленіями, почитавшимися при существованіи парусныхъ военныхъ судовъ, какъ въ Россіи, такъ и за границею, неприступными для непріятеля, могли находить защиту суда балтійскаго флота, изъ коихъ ежегодно зимовала здѣсь очередная дивизія кораблей и фрегатовъ. Вслѣдствіе этого, на

Прешнее и современное значеніе свеаборгскаго порта.

островахъ, прилегающихъ къ свеаборгскимъ укрѣпленіямъ, были раскинуты портовые заведенія и склады, служившіе для исправленія и снабженія судовъ очередной дивизіи. Начальникъ свеаборгскаго порта имѣлъ званіе главнаго командира, со всею многосложною внѣшнею обстановкою обширнаго портового хозяйства. Послѣ крымской войны Свеаборгъ лишился своего прежняго значенія, и поѣтому, на основаніи Высочайшаго повелѣнія, было признано необходимымъ имѣть въ Гельсингфорсѣ (вмѣсто Свеаборга) только склады угля и разныхъ предметовъ, которые могли понадобиться судамъ при проходѣ ихъ вблизи этого порта, также небольшую мастерскую, для неважныхъ подѣлокъ и исправленій, а портовое управленіе въ самомъ ограниченномъ размѣрѣ перенесено на островъ Скутуденъ. Большая часть уцѣлѣвшихъ отъ бомбардировки зданій поступили вмѣстѣ съ свеаборгскимъ морскимъ госпиталемъ въ военно-сухопутное вѣдомство. Близость финляндскихъ частныхъ механическихъ заводовъ и верфей, на которыхъ морское вѣдомство всегда могло находить все нужное для содержанія въ исправности военныхъ судовъ, сдѣлало возможнымъ упразднить тамъ даже кадръ мастеровыхъ и рабочихъ. Всѣ ремонтныя работы на судахъ, какъ приписанныхъ къ порту, такъ и заходящихъ туда во время плаванія, производятся въ мастерскихъ порта мастерскими съ самихъ судовъ; болѣе же серьезныя исправленія исполняются на мѣстныхъ частныхъ верфяхъ и заводахъ.



II. БѢЛОЕ МОРЕ.

*Архангельскій портъ.*

Архангельскій портъ, благодаря положенію своему въ краѣ изобиловавшемъ лѣсомъ, который долгое время исключительно употреблялся на постройку нашихъ военныхъ судовъ, имѣлъ важное значеніе для морскаго вѣдомства при существованіи паруснаго деревяннаго флота. Кораблестроительная дѣятельность этого порта, возникшая еще при Петрѣ Великомъ, продолжалась безпрерывно почти полтора столѣтія, пока существовалъ спросъ на лѣсной матеріалъ, и пока наука кораблестроенія не предъявила совершенно новыхъ требованій въ дѣлѣ сооруженія военныхъ судовъ.

Значеніе архангельскаго порта въ дѣлѣ кораблестроенія.

Портъ былъ раскинутъ на трехъ соломбальскихъ островахъ, образуемыхъ р. Сѣвѣрною Двиною и ея притоками, и представлялъ собою большія неудобства. Сооруженія его были разбросаны на большомъ пространствѣ, а мелководіе двинскаго бара, изъ года въ годъ увеличивающееся, все болѣе и болѣе затрудняло чрезъ него проводку военныхъ кораблей. Главныя кораблестроительныя средства сосредоточивались преимущественно въ среднемъ и новомъ адмиралтействахъ, гдѣ находились семь корабельныхъ элинговъ для судовъ различныхъ размѣровъ, и главнѣйшія изъ мастерскихъ и другихъ учрежденій для паруснаго судостроенія. Ширшемскій же адмиралтейскій заводъ от-

стоялъ отъ порта въ 20 верстъ вверхъ по рѣкѣ, а Ла-  
поминская гавань, гдѣ зимовали суда, въ 30-ти вер-  
стахъ внизъ по рѣкѣ. Съ одной стороны къ адмирал-  
тейству примыкала адмиралтейская слобода, заселив-  
шаяся мастеровыми и чиновниками адмиралтейства.

Съ 1734 по 1855 годъ архангельскій портъ построилъ  
для балтійскаго флота слѣдующее число судовъ:

|                                         |                          |    |
|-----------------------------------------|--------------------------|----|
| Кораблей:                               | 54-хъ пушечныхъ. . . . . | 14 |
|                                         | 66-ти — . . . . .        | 74 |
|                                         | 74-хъ — . . . . .        | 64 |
| Фрегатовъ 32-хъ и 44-хъ п. . . . .      |                          | 79 |
| Военныхъ судовъ меньшаго ранга. . . . . |                          | 85 |
| Большихъ транспортовъ. . . . .          |                          | 19 |

Съ началомъ введенія у насъ военныхъ паровыхъ  
судовъ и винтоваго двигателя, архангельскій портъ  
сдѣлался верфью для постройки и этого рода судовъ,  
но весьма не на долгое время. Еще въ 1852 году здѣсь  
заложенъ фрегатъ «Палканъ», который въ 1853 году  
подъ парусами переведенъ въ Кронштадтъ, гдѣ на  
него и поставлена машина. Во время крымской войны  
здѣсь построены 6 клиперовъ; въ ближайшіе затѣмъ  
года еще винтовые фрегаты «Илья Муромецъ» и  
«Пересвѣтъ». Для осуществленія всѣхъ этихъ построекъ  
въ портѣ сдѣланы были различныя преобразованія:  
мастерскія и другія учрежденія порта по возможности  
сгруппированы и снабжены современными станками и  
механизмами. Но «Пересвѣтъ» былъ послѣднее бое-  
вое судно, построенное на соломбальской верфи, и  
неудачный спускъ этого судна, происшедшій отъ мел-



ководія, содѣйствовали ускоренію рѣшенія, совершенно измѣнившаго значеніе архангельскаго порта.

Архангельскъ, имѣвшій для нашихъ морскихъ силъ дѣйствительную важность при Петрѣ Великомъ, утратилъ ее съ пріобрѣтеніемъ береговъ Балтійскаго и Чернаго морей, но между тѣмъ сохранялъ за собою свое прежнее назначеніе и продолжалъ существовать въ видѣ военнаго порта, начальникъ котораго былъ вмѣстѣ съ тѣмъ и начальникомъ обширнѣйшей области Европейской Россіи. Съ отдѣленіемъ же управленія губерніей отъ управленія портомъ разрушилась связь морскаго министерства съ Архангельскою губерніею. Архангельску осталось значеніе порта кораблестроительнаго потому, что край изобиловалъ тѣми лѣсами, которые употреблялись почти исключительно при сооруженіи нашихъ кораблей. Но съ учрежденіемъ пароваго флота, при совершившемся въ наукѣ военнаго судостроенія коренномъ переворотѣ, лѣса эти начали изгоняться все болѣе и болѣе изъ нашихъ адмиралтействъ, и такимъ образомъ архангельскій край началъ терять и эту послѣднюю связь съ морскимъ вѣдомствомъ. При такомъ положеніи дѣла, существованіе архангельскаго порта, какъ порта военнаго, становилось бесполезною, обременительною статьею для государства; а между тѣмъ въ немъ находилось цѣлое управленіе, содержались мастерскія, заводы, команды, сооружались адмиралтейства и казармы, и строилась флотилія собственно для защиты порта, тогда какъ при торговомъ портѣ въ ней

Угрозденіе  
архангельскаго  
порта, какъ ко-  
раблестроитель-  
ной верфи.

не было бы никакой надобности. Всѣ эти соображенія повели къ тому, что признано было возможнымъ и полезнымъ архангельскій портъ со всѣми находившимися въ немъ военно-морскими учрежденіями упразднить, а ежегодно ассигновавшуюся по его смѣтамъ сумму слишкомъ въ 630 т. рублей употребить на другія болѣе настоятельныя надобности флота. Высочайшее утвержденіе этого предположенія состоялось 5 марта 1862 года.

За сохраненіемъ въ портѣ одной гидрографической части съ управленіемъ маяками и лоціей, большая часть военныхъ и гражданскихъ чиновъ, находившихся въ составѣ береговыхъ учреждений и командъ, уволены отъ службы, зачислены по резервному флоту или оставлены за штатомъ, съ предоставленіемъ имъ правъ и преимуществъ наравнѣ съ лицами, которыя были уволены за штатъ въ 1860 году при общемъ преобразованіи морскаго министерства; портовое имущество частію перевезено было въ Кронштадтъ, частію продано или передано въ другія вѣдомства; оставшіеся на службѣ нижніе чины переведены въ балтійскія команды. Соломбальское селеніе присоединено къ городу Архангельску по части городского управленія и хозяйства, а земля подъ частными строеніями обывателей отдана имъ въ собственность. Обширный домъ главнаго командира порта со службами переданъ подъ помѣщеніе богоугодныхъ заведеній приказа общественнаго призрѣнія; другіе дома переданы для помѣщенія приходскаго и военнаго учи-



лицъ, полицейскаго управленія и пожарной команды, для мѣстныхъ учрежденій таможеннаго, военнаго и городского вѣдомствъ; въ одной изъ морскихъ каменныхъ казармъ устроено исправительно-арестанское заведеніе вѣдомства министерства внутреннихъ дѣлъ. Лѣсное адмиралтейство, съ находящимися на немъ 6-ю портовыми строеніями, было уступлено въ полное владѣніе Соловецкому монастырю; ширшемскій адмиралтейскій заводъ и Лапоминская гавань со всѣми сооруженіями была передана въ вѣдѣніе архангельской палаты государственныхъ имуществъ. Всѣ же прочія строенія и магазины проданы съ аукціона частнымъ лицамъ. Въ 1864 году были уступлены безвозмездно городу каменная кузница и деревянная блоковая мастерская. За морскимъ же вѣдомствомъ оставлено лишь самое необходимое число портовыхъ зданій въ новомъ адмиралтействѣ и каменная казарма, въ которой нынѣ сосредоточены: управленіе портомъ, помѣщеніе нижнихъ чиновъ двухъ портовыхъ шкунъ и пароваго барказа, библіотека и морское собраніе.

### III. ЧЕРНОЕ МОРЕ.

#### 1) Николаевскій портъ.

Послѣ погрома, произведеннаго крымскою войною, наступилъ для портовъ Чернаго моря долгій періодъ, когда все свѣтлое и отрадное оставалось лишь въ воспоминаніи, и когда въ виду не было положительныхъ фактовъ, которые давали бы указаніе о близости насту-

Значеніе Николаевскаго порта до 1855 года.

плениа лучшаго будущаго. Даже хуже этого; въ 1867 году николаевскому порту, который сохранялъ еще хотя по имени значеніе первокласснаго порта и тѣмъ самымъ какъ бы показывалъ близость возстановленія черноморскаго флота, суждено было опять испытать тяжелую невзгону, на этотъ разъ уже въ видахъ сокращенія непронзводительныхъ расходовъ морскаго управленія. Изъ первостепеннаго военно-морскаго порта на Черномъ морѣ онъ сннзошелъ на степень морской станціи, удовлетворяющей почти исключительно лишь потребностямъ гидрографической и маячной части. Это время, занимающее цѣлыхъ двадцать лѣтъ, по истинѣ можетъ быть названо скорбною эпохою въ исторіи черноморскихъ моряковъ, всегда столь чуткихъ къ славѣ своего роднаго флота и окружающихъ такую нѣжною любовью все то, что до него относится.

Въ эпоху славы и процвѣтанія черноморскаго флота и Севастополя, Николаевъ имѣлъ, въ строгомъ смыслѣ этого слова, значеніе кораблестроительнаго порта. Здѣсь, по обонмъ берегамъ рѣки Ингула, раскинуто было обширное адмиралтейство. На верфяхъ этого адмиралтейства большею частію построены были тотъ деревянный флотъ, который стяжалъ столько славы въ бывшихъ войнахъ Россіи съ Турціей, и который, въ силу роковой необходимости, погруженъ былъ на дно севастопольской бухты въ крымскую войну. Всѣ сооруженія и зданія николаевскаго порта носили на себѣ характеръ благоустроеннаго хозяйства, и къ концу крымской войны въ немъ имѣлись: три эллинга



для большихъ и четыре для малыхъ судовъ и мортонъ элингъ; всѣ нужныя мастерскія съ отдѣльными для нихъ магазинами; литейный, пильный, канатный заводы и кузница; экипажескіе, такелажные, провіантскіе и мундирныя магазины; шлюпочныя и лѣсные сараи и угольные склады.

Война прошла, не коснувшись Николаева. Такимъ образомъ, всѣ сооруженія большаго порта остались на лицо. Но всѣ эти сооруженія приспособлены были для постройки паруснаго флота, вопросъ объ упраздненіи котораго и необходимости замѣны его паровымъ рѣшенъ былъ еще до окончанія войны. Притомъ однимъ изъ условій парижскаго трактата размѣръ нашей боевой военной флотиліи на Черномъ морѣ ограниченъ былъ шестью небольшими корветами. Правда, послѣ севастопольскаго погрома у насъ отъ черноморскаго флота осталось еще нѣсколько мелкихъ судовъ; число это потомъ увеличилось отъ передачи изъ кавказскаго вѣдомства нѣсколькихъ паровыхъ шкунъ, но все таки для такой небольшой, не имѣющей боеваго значенія флотиліи не было основанія содержать адмиралтейство въ прежнихъ обширныхъ его размѣрахъ и тратить суммы на приспособленіе его ко всѣмъ требованіямъ современнаго судостроенія паровыхъ судовъ. Поэтому было рѣшено, не пересоздавая всего николаевскаго порта, дѣлать въ его портовыхъ средствахъ, по мѣрѣ надобности, лишь нѣкоторыя приспособленія, вызываемыя потребностями небольшой черноморской флотиліи.

Программа для  
дѣятельности пор-  
та по заключеніи  
мира.

Первые годы дѣ-  
тельности пор-  
та по заключеніи  
мира.

Въ первое время по заключеніи мира дѣятельность николаевского порта сосредоточилась на достройкѣ двухъ паровыхъ кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ» и яхты, заложенныхъ во время войны, чтобы немедленно отправить корабли въ Кронштадтъ, и на исправленіи небольшихъ пароходовъ, оставшихся въ наслѣдіе отъ некогда грознаго черноморскаго флота.

Для безпрепятственнаго проведенія новыхъ кораблей отъ Николаева къ морю, приступлено было въ 1858 году къ очисткѣ рѣки Ингула въ чертѣ порта и къ углубленію бара рѣки Буга въ лиманѣ. Для этого въ первый разъ въ нашихъ портахъ съ полнымъ успѣхомъ примѣнено было дѣйствіе подводныхъ взрывовъ гальваническими проводниками, въ теченіи зимы, со льда.

Освобожденіе  
черноморскихъ  
поселянъ отъ  
крѣпостной за-  
висимости.

Въ первые же годы этой новой дѣятельности порта, морское министерство приступило къ осуществленію мѣры, нашедшей окончательное разрѣшеніе для всей Россіи въ благодѣтельной реформѣ 19-го февраля 1861 года,—къ освобожденію своихъ крѣпостныхъ черноморскихъ поселянъ.

Шесть селеній вблизи Николаева: Богоявленскъ, Воскресенскъ, Калиновка, Висунь, Березнеговатое и Покровское, заключающія въ себѣ 54,818 десятинъ земли и 7,531 душъ мужскаго пола, принадлежали къ черноморскому вѣдомству на правахъ крѣпостнаго сословія, отбывавшаго повинность свою топоромъ въ николаевскомъ адмиралтействѣ. Расположенные по рѣкамъ Бугу и Ингулу селенія эти устроены были въ



царствованіе Императрицы Екатерины II, по распоряженіямъ князя Потемкина-Таврическаго въ 1784—1790 годахъ, одновременно съ учрежденіемъ адмиралтейства на Днѣпрѣ (Херсона), и въ составъ ихъ въ то время были зачислены люди самыхъ разнородныхъ званій: заштатные церковники, женатые ученики корабельнаго строенія, клерки, вольные штурмана, плотники адмиралтейскіе, отставные матросы, солдаты и т. п. Цѣль устройства этихъ селеній была та, чтобы употреблять поселенцевъ въ кораблестроительныя, плотничныя и другія работы. Въ продолженіе своего существованія они то лично исправляли адмиралтейскія работы, то платили адмиралтейству оброкъ; наконецъ, когда въ 1812 году состоялось Высочайше утвержденное мнѣніе государственнаго совѣта объ охтенскихъ поселянахъ, по которому эти послѣдніе освобождены были отъ платежа податей и опредѣлены всѣ въ адмиралтейскія работы, съ платою отъ адмиралтейства по 9 руб. асс. въ мѣсяцъ каждому, поставлены и черноморскіе поселяне на одинаковомъ съ ними основаніи, и вообще впослѣдствіи всѣ постановленія объ охтенскихъ поселянахъ распространялись и на черноморскихъ.

Люди эти, освобожденные отъ всѣхъ общихъ государственныхъ повинностей, занимались въ домашнемъ быту хлѣбопашествомъ, скотоводствомъ и другими предметами сельскаго хозяйства, а мастерствами только 4 мѣсяца въ году, и то считая это занятіе тяжелою обязанностію. По большей части они не знали ника-

кого ремесла, и слѣдовательно не приносили адмиралтейству желаемой пользы. Право на отведенную къ селеніямъ землю черноморскіе поселяне, какъ и петербургскіе охтяне, понимали какъ полное право собственности, основываясь на томъ, что эта земля съ начала заселенія Новороссійскаго края, т. е. въ теченіи около 70 лѣтъ, обрабатывалась ихъ предками и ими самими. Каждое изъ адмиралтейскихъ селеній образовывало изъ себя отдѣльное общество, которое, кромѣ подчиненности морскому вѣдомству, въ лицѣ смотрителя изъ военныхъ офицеровъ, имѣло еще непосредственное мѣстное управленіе подъ названіемъ сельской расправы.

Изслѣдованіе быта черноморскихъ поселянъ съ цѣлію освобожденія ихъ изъ крѣпостной зависимости, по примѣру охтенскихъ поселянъ, было предпринято еще въ 1859 году. Въ 1861 году, Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ государственнаго совѣта, постановлено: поселянъ уволить изъ морскаго вѣдомства, съ предоставленіемъ имъ причислиться въ городскія или сельскія сословія, на основаніи общихъ законовъ; самыя селенія переименовать въ пригороды, съ учрежденіемъ думъ для завѣдыванія дѣлами хозяйственными, общественными и сиротскими. Пригородные обыватели освобождены отъ обязательной работы на казенныхъ верфяхъ, должны платить въ пользу казны установленныя подати и повинности, по новому званію; общественные доходы и суммы поселянъ переданы въ завѣдываніе думъ на предметъ общественныхъ нуждъ;



общественные капиталы раздѣлены между пригородами, соразмѣрно правамъ каждаго изъ нихъ на эти капиталы; земли и участки подъ домами поселянъ отданы имъ въ полную собственность, равно оставлены за ними и полевые земли, находившіяся въ общиномъ владѣніи.

Между тѣмъ, соотвѣтственно мѣстнымъ потребностямъ судостроенія и ремонтірованія флотиліи, были дѣлаемы перестройки и измѣненія въ тѣхъ или другихъ портовыхъ сооруженіяхъ. Такъ, въ мортеновомъ элингѣ сдѣлано было въ 1861 году вновь все устройство, для вытаски судовъ, вмѣстимостью до 300 тоннъ; а для предотвращенія наноснаго песку и ила на спусковой подводный фундаментъ элинга, устроенъ былъ съ правой его стороны отводный каналъ, выложенный камнемъ. Въ 1863 году мастерскія механическая, машинная и желѣзнаго судостроенія были снабжены новыми усовершенствованными механизмами и станками, выписанными изъ Англіи.

До 1855 года морскія команды Николаева помѣщались въ трехъ каменныхъ трехъэтажныхъ корпусахъ, но съ превращеніемъ черноморскаго флота въ черноморскую флотилію оказалось достаточнымъ одного корпуса. Этотъ корпусъ въ 1863 году былъ капитально исправленъ, съ наблюденіемъ при томъ необходимыхъ условій, требуемыхъ гигиеною и примѣненыхъ уже къ казармамъ кронштадтскаго и петербургскаго портовъ.

Жалкое состояніе зданія морскаго госпиталя, по-

строеннаго еще въ 1791 году и пришедшаго въ совершенную ветхость, вызвало необходимость сооруже-  
нія новаго госпиталя павильонной системы, какъ  
болѣе соответствующей жаркому климату Николаева.  
Въ 1863 году приступлено къ этому сооруженію, но  
оно вскорѣ было приостановлено.

Сокращеніе пор-  
товыхъ учрежде-  
ній въ 1866 году.

Въ концѣ 1866 года николаевскому порту суждено  
было испытать новую невзгуду, разразившуюся надъ  
нимъ совершенно неожиданно. По высшимъ государ-  
ственнымъ соображеніямъ смѣта морскаго министер-  
ства, простиравшаяся до 23 и 24 мил., ограничена, во  
исполненіе особаго Высочайшаго повелѣнія, начиная  
съ 1867 года, нормою въ 16½ мил. Это неожиданное  
обстоятельство побудило морское министерство сдѣ-  
лать нѣсколько коренныхъ преобразованій, исходя-  
щихъ изъ основной мысли, что для болѣе производи-  
тельнаго употребленія предоставленныхъ морскому вѣ-  
домству ограниченныхъ денежныхъ средствъ необхо-  
димо сосредоточиться и отказаться отъ всего, что не  
имѣетъ безусловно существеннаго значенія для боевой  
силы флота. Въ числѣ мѣръ было рѣшено между про-  
чимъ упразднить черноморскую флотилію и севасто-  
польскій портъ, а равно и всѣ морскія станціи по  
восточному берегу Чернаго моря; въ николаевскомъ  
же портѣ оставить управленіе въ самомъ сокращен-  
номъ размѣрѣ, единственно для удовлетворенія потреб-  
ностей маячной части.

Въ силу этихъ коренныхъ реформъ, приведенныхъ  
въ исполненіе въ концѣ 1866 года и уменьшившихъ



до крайнихъ предѣловъ личный составъ портовыхъ чиновъ въ Николаевѣ, осталось много свободныхъ жилыхъ казенныхъ зданій и портовыхъ строеній. Морское вѣдомство, оставивъ за собою лишь самое необходимое, остальные зданія, всего до 30-ти, передало во временное пользованіе городского общества и другихъ вѣдомствъ, съ тѣмъ при томъ условіемъ, чтобы ремонтірованіе зданій они приняли на свой счетъ, и въ случаѣ обратнаго требованія возвратили бы ихъ въ шестимѣсячный срокъ. Всѣ же земли безъ исключенія оставлены были въ морскомъ вѣдомствѣ, съ отдачею ихъ въ аренду на условіи, чтобы эти участки не были эксплуатированы въ ущербъ ихъ цѣнности и годности.

Съ 1870 года начинается возрожденіе черноморскаго флота, а съ этимъ вмѣстѣ и возрожденіе николаевскаго порта. Въ главѣ IX первой части «Обзора» изложены обстоятельства, которыя обусловили начало постройки нашихъ броненосныхъ судовъ въ Черномъ морѣ. Такъ какъ первыя предположенія о постройкѣ броненосныхъ плавучихъ батарей, которыя могли бы служить дополненіемъ къ сухопутнымъ береговымъ сооруженіямъ въ Керченскомъ проливѣ и днѣпровско-бугскомъ лиманѣ возникло еще въ 1864 году, когда парижскій трактатъ еще не былъ отмѣненъ, то для того, чтобы не дать повода къ упреку Россіи въ нарушеніи этого трактата, городъ Керчь, какъ находящійся внѣ предѣловъ Чернаго моря, былъ избранъ мѣстомъ для постройки такихъ плавучихъ ба-

Возрожденіе  
николаевскаго  
порта.

тарей. Морскимъ министерствомъ было приобретено удобное мѣсто для устройства верфи, чрезъ обмѣнъ городу участка земли бывшаго адмиралтейства, составлены всѣ нужныя соображенія относительно приведенія въ исполненіе предположенія о постройкѣ означенныхъ броненосныхъ батарей, но осуществленіе этого дѣла отлагалось по политическимъ и финансовымъ обстоятельствамъ.

Въ 1869 году Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, совмѣстно съ военнымъ министромъ, снова поднялъ вопросъ о броненосномъ судостроеніи на Черномъ морѣ, и на этотъ разъ государственный канцлеръ отвѣчалъ, что онъ признаетъ возможнымъ отстаивать предъ европейскими державами наше право имѣть во внутреннихъ водахъ на югѣ имперіи броненосныя суда, а министръ финансовъ изъявилъ согласіе дать средства къ осуществленію этой мѣры чрезъ ассигнованіе морскому министерству сверхсметнаго кредита.

Возможность по политическимъ обстоятельствамъ предпочесть Николаевъ Керчи давало морскому министерству большія выгоды. Положеніе внутри страны обезпечивало Николаеву быстрое полученіе нужныхъ матеріаловъ; разныя адмиралтейскія постройки, оставшіяся отъ прежняго времени, давали возможность скорого приспособленія ихъ для новаго рода судостроительныхъ работъ, тогда какъ въ Керчи все приходилось бы заводить вновь; притомъ въ Николаевѣ хотя мало, но все еще сохранилось нѣкоторое число масте-



ровыхъ, привыкшихъ къ кораблестроительнымъ работамъ.

Такимъ образомъ, когда сдѣлалось возможнымъ производить постройку броненосныхъ судовъ въ Николаевѣ, морское министерство вновь произвело въ Керчи обмѣнъ земель съ городомъ и, возвративъ ему пріобрѣтенный въ 1863 году участокъ, въ которомъ не представлялось болѣе надобности, возстановило свои права на участки земли бывшего адмиралтейства, которые совершенно были достаточны для удовлетворенія требованій маячной части.

Николаевскій портъ началъ готовиться къ исполненію новой, болѣе широкой задачи, а въ концѣ того же 1870 года, съ уничтоженіемъ статей парижскаго трактата, стѣснявшихъ нашу кораблестроительную дѣятельность въ Черномъ морѣ, ему возвращены всѣ прежнія права.

Послѣдовательный рядъ работъ, предпринятыхъ и исполненныхъ въ николаевскомъ портѣ съ того времени, какъ рѣшено было начать тамъ броненосное судостроеніе, совершенно обновилъ и преобразовалъ этотъ портъ. Дѣйствительно, между тѣмъ временемъ, когда послѣдніе удары топора раздавались на берегахъ Ингула при постройкѣ деревянныхъ парусныхъ судовъ, нашедшихъ себѣ могилу въ водахъ севастопольскаго рейда, и временемъ созданія въ николаевскомъ портѣ поповокъ, въ дѣлѣ кораблестроенія произошелъ такой громаднѣйшій переворотъ, что однѣ мастерскія порта оказались тѣсными и неудобными, другія излишними;

Приспособленіе  
порта къ броненосному судостроенію.

главнѣйшія же, именно необходимыя для желѣзнаго судостроенія, потребовалось соорудить вновь. Тоже самое относится до заводовъ, элинговъ и магазиновъ. Поэтому, прежде чѣмъ приступить къ какимъ либо въ Николаевѣ сооруженіямъ, Его Императорское Высочество Генераль-Адмираль, а затѣмъ и управляющій морскимъ министерствомъ генераль-адъютантъ Краббе, лично ознакомились на мѣстѣ со всѣми потребностями николаевского порта, и такимъ образомъ выработался полный планъ его переустройства и приспособленія къ новому судостроенію.

Условія мѣстности николаевского порта сдѣлали необходимымъ часть адмиралтейства къ сѣверу отъ Ингула, гдѣ до того времени почти не было портовыхъ сооруженій, избрать мѣстомъ постройки броненосныхъ судовъ. Тамъ въ 1872 году устроенъ былъ стапель для постройки первой поправки, а для второй положено было воспользоваться существовавшимъ уже стапелемъ, удлинивъ и уширивъ его на 30 футъ. Мортоновъ элингъ подвергнуть былъ тоже передѣлкѣ съ уширеніемъ канала и измѣненіемъ дамбъ. Тамъ же возведено обширное зданіе мастерской броненоснаго судостроенія. Такъ какъ такое строеніе не могло быть воздвигнуто въ одинъ годъ, то для выигрыша времени, чтобы не задерживать самага судостроенія, рѣшено было собрать и установить заводскія машины подъ временными навѣсами, и начать тамъ немедленно же работу. Эти временныя мастерскія, стоившія очень недорого, отлично выполнили свое назначеніе, и



первая поправка была собрана при ихъ посредствѣ безъ всякой остановки, по мѣрѣ того, какъ доставлялась въ частяхъ изъ петербургскаго адмиралтейства. Эти же временныя мастерскія служили для постройки и второй поправки.

На южной сторонѣ Ингула предназначено сосредоточить ремонтное флота и постройку мелкихъ судовъ. Здѣсь пришлось лишь отчасти воспользоваться существующими мастерскими и портовыми сооружениями, расширивъ ихъ и передѣлавъ болѣе или менѣе капитально; нѣкоторыя же мастерскія и помѣщенія, какъ-то: желѣзо-котельную и артиллерійскія, а равно шлюпочные сараи оказалось необходимымъ возвести вновь.

При всѣхъ этихъ перестройкахъ и возведеніи новыхъ зданій имѣлось въ виду, какъ при перестройкахъ кронштадтскаго и петербургскаго портовъ, устраненіе разбросанности заведеній, такъ много вредящей веденію правильнаго хозяйства и надзору за работами. Мастерскія снабжены современными машинами; сѣверная и южная части адмиралтейства и разныя мастерскія и склады соединены желѣзною дорогою.

До 1862 года главную рабочую силу николаевскаго адмиралтейства составляли морскіе рабочіе экипажи, формировавшіеся на тѣхъ же общихъ основаніяхъ, какъ и рабочіе экипажи въ остальныхъ нашихъ моряхъ и портахъ, о чемъ уже изложено выше.

Кромѣ этой рабочей силы, николаевское адмиралтейство еще располагало обязательнымъ трудомъ чер-

Рабочая сила  
николаевскаго  
адмиралтейства.

номорскихъ крестьянъ изъ ближайшихъ къ городу деревень. Съ 1 января 1862 года эти черноморскіе крестьяне были отчислены въ податное состояніе.

Неудовлетворительный результатъ казеннаго труда вызвалъ замѣну рабочихъ экипажей вольнонаемными. На основаніи Высочайше утвержденнаго 8 октября 1862 года положеніемъ о кадрахъ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ морскаго вѣдомства, численный составъ кораблестроительнаго кадра этихъ мастеровыхъ и рабочихъ въ николаевскомъ портѣ былъ опредѣленъ въ составѣ 623 человекъ. Новое положеніе введено съ 1 января 1863 года, и самые искусные изъ мастеровыхъ прежде бывшихъ рабочихъ экипажей поступили въ кадры постоянныхъ мастеровыхъ; остальные же были отчислены отъ адмиралтейства съ увольненіемъ въ отставку, или съ переводомъ въ другой родъ военной службы. Вслѣдствіе сокращенія въ 1866 году круга дѣйствій николаевского порта, численный составъ кадра по кораблестроительной части былъ уменьшенъ до 74-хъ человекъ.

3 ноября 1869 года Высочайше утвержденъ артиллерійскій кадръ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ для николаевского порта, въ составѣ 25-ти человекъ.

Въ 1871 году, съ развитіемъ нашей военно-морской дѣятельности на Черномъ морѣ, морское министерство вошло въ подробное разсмотрѣніе современнаго состоянія и потребностей николаевского порта въ отношеніи портовой рабочей силы. При недостаткѣ хо-



рошихъ рабочихъ въ южномъ краѣ, при непре-  
рывномъ возникновеніи большихъ частныхъ и обще-  
ственныхъ предпріятій и, наконецъ, при неравномѣр-  
ности предложенія и спроса работъ въ различные  
мѣсяцы года на югѣ Россіи, не было возможности  
основать правильное и равномѣрное веденіе казен-  
наго кораблестроенія на одномъ наймѣ рабочихъ съ  
воли. При возвышеніи заработной платы во время  
полевыхъ работъ, адмиралтейскія работы оставались  
вольнорабочими въ такое время, когда въ  
этихъ работахъ являлась самая настоятельная необхо-  
димость. Въмѣсто 1700 человѣкъ, приходившихъ въ  
адмиралтейство на работы въ зимніе и весенніе мѣ-  
сяцы, являлось въ началѣ іюня всего 1000 чел. и  
число это ежедневно уменьшалось. Въ половинѣ іюня  
портъ могъ нанимать ежедневно только 80 человѣкъ  
чернорабочихъ, тогда какъ для удовлетворенія всѣхъ  
его текущихъ потребностей, слѣдовало нанимать ихъ  
болѣе 200 человѣкъ.

Вслѣдствіе подобныхъ обстоятельствъ положеніе  
порта сдѣлалось весьма затруднительнымъ, и съ 1871  
года эти обстоятельства вынудили ежедневную посылку  
на валовыя работы изъ черноморскаго экипажа ма-  
тросовъ, въ числѣ 130 человѣкъ, съ платою отъ 20  
до 35 коп. въ день. Чтобы устранить ненормальное  
положеніе рабочей силы николаевскаго порта, при-  
знано было необходимымъ, съ 1872 года, значительно  
усилить численный составъ существовавшихъ кадровъ  
и устроить ихъ на такихъ основаніяхъ, чтобы рабо-

чими было невыгодно мѣнять постоянное хотя и умѣренное денежное содержаніе на большее, но временное. Въ виду этого, положеніемъ адмиралтействъ-совѣта 16 февраля 1872 года, кораблестроительный кадръ назначенъ изъ 800 человѣкъ, а артиллерійскій — изъ 50 человѣкъ. Штаты эти были Высочайше утверждены 29 мая того же 1872 года. Но и при такомъ увеличеніи постоянного кадра, высылка матросовъ изъ экипажей въ адмиралтейство на зимнее время, въ помощь кадровымъ мастеровымъ, продолжается и до нынѣ существовать въ Николаевѣ, какъ необходимая мѣра и для адмиралтейства и для судовъ.

Учрежденіе портовой ремесленной школы.

Вмѣстѣ съ расформированіемъ въ 1862 году штурманской роты и 2-го учебнаго экипажа, 25 іюня того же года учреждена въ Николаевѣ, для приходящихъ дѣтей нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства и вообще рабочихъ, портовая ремесленная школа, на содержаніе которой назначено 14,300 руб. въ годъ.

По случаю чрезвычайнаго сокращенія въ 1867 г. смѣты морскаго министерства, было признано необходимымъ отпускавшуюся ежегодно на содержаніе школы сумму сократить до 8,560 руб. и вслѣдствіе сего неограниченное дотолѣ число учениковъ опредѣлено въ 200 человѣкъ.

Опытъ 10-ти лѣтняго существованія на означенныхъ основаніяхъ школы показалъ однакожъ, что она не достигла тѣхъ успѣшныхъ результатовъ въ обезпеченіи николаевскаго адмиралтейства хорошими мастерами, которыхъ вправѣ было ожидать отъ нея мор-



ское министерство, главнѣйшимъ образомъ потому, что на учениковъ не возлагалось никакого обязательства прослужить въ адмиралтействѣ опредѣленное число лѣтъ за полученное отъ казны воспитаніе, и они, по выпускѣ изъ школы, расходились по произволу и оставляли службу въ адмиралтействѣ. Вторая причина недостиженія школою цѣли заключалась въ томъ, что весь кругъ практической подготовки учениковъ ограничивался обученіемъ ихъ мастерствамъ въ стѣнахъ самой ремесленной школы.

Въ виду этихъ обстоятельствъ, столь неблагоприятно влиявшихъ на имѣвшуюся при учрежденіи школы цѣль — доставленія порту искусныхъ мастеровыхъ, представлялось необходимымъ сдѣлать нѣкоторыя измѣненія въ самой организаціи школы, клонящіяся главнѣйшимъ образомъ къ тому, чтобы усилить практическія занятія учениковъ и притомъ не въ самой школѣ, а въ мастерскихъ адмиралтейства, подъ наблюденіемъ опытныхъ указателей, и затѣмъ обязать учениковъ, по выходѣ изъ школы, работать въ мастерскихъ адмиралтейства, за полученное отъ казны воспитаніе, въ теченіи не менѣе 6-ти лѣтъ, съ поденною платою, установленною вообще для портовыхъ мастеровыхъ.

Въ виду этого въ 1873 году, Высочайше утвержденнымъ положеніемъ адмиралтействъ-совѣта, были введены слѣдующія правила: 1) срокъ обученія установленъ 4-хъ лѣтній; 2) курсъ обученія расположенъ такимъ образомъ, чтобы первые два года ученики занимались

въ ремесленной школѣ, а въ послѣдніе два года въ мастерскихъ адмиралтейства; 3) въ дни занятій собственно въ ремесленной школѣ производился ученикамъ даровой обѣдъ, а въ слѣдующіе два года за работу въ адмиралтействѣ выдавалась имъ поденная плата, достаточная для дневнаго ихъ пропитанія, и 4) по выходѣ изъ ремесленной школы ученики обязывались работать за полученное отъ казны образованіе, въ продолженіи шести лѣтъ, въ мастерскихъ адмиралтейства за поденную или мѣсячную плату, наравнѣ съ вольными мастерами, нанимаемыми въ адмиралтейство для такихъ же работъ.—Постановленія эти были введены на 5 лѣтъ съ 1 февраля 1873 г.

Опытъ 5-ти лѣтняго примѣненія измѣненій въ положеніи о ремесленной школѣ и руководства временными правилами о специальномъ ея отдѣлѣ наглядно указалъ на цѣлесообразность существованія реорганизованной ремесленной школы, доставившей въ 1876, 1877 и 1878 годахъ николаевскому адмиралтейству три серіи хорошо подготовленныхъ теоретически и практически мастеровыхъ. Въ 1879 году не представлялось уже сомнѣнія, что николаевское адмиралтейство будетъ постепенно пополняться достаточнымъ комплектомъ способныхъ мастеровыхъ, что и составляло конечную цѣль морскаго вѣдомства при первоначальномъ учрежденіи школы.

Нынѣ, за истеченіемъ опытнаго пятилѣтняго срока, составленъ окончательный проектъ положенія о портовой ремесленной школѣ въ Николаевѣ, въ которомъ



впрочемъ не представилось необходимымъ дѣлать какія либо существенныя измѣненія противъ правилъ, дѣйствовавшихъ послѣ реорганизаціи школы и проектъ внесенъ на разсмотрѣніе государственнаго совѣта.

Преобразование николаевского порта коснулось не одного адмиралтейства. Въ его границъ, Николаевъ подвергся также обновленію во всѣхъ тѣхъ частяхъ, которыя входятъ въ завѣдываніе морскимъ вѣдомствомъ. Зданія, гдѣ помѣщается управленіе порта, домъ главнаго командира, казармы, морское собраніе, обсерваторія — все это подверглось возобновленію и улучшенію. Помѣщеніе нижнихъ чиновъ расширено чрезъ принятіе обратно въ морское вѣдомство втораго корпуса казармъ, который въ 1866 году былъ отданъ для временнаго пользованія военно-сухопутному вѣдомству. Въ 1872 году возобновилась пріостановленная постройка госпиталя; уже отстроены три флигеля: два для больныхъ и одинъ для помѣщенія кухни и холостой прислуги, и въ текущемъ 1880 году оканчивается постройкою четвертый флигель: для помѣщенія аптеки, прачешной, сушильни и семейной прислуги. Въ 1862 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ открытіи подписки для собранія суммы на постановку въ Николаевѣ памятника адмиралу А. С. Грейгу, многоплодной дѣятельности котораго такъ много обязанъ черноморскій флотъ и самый городъ Николаевъ. Въ 1872 году послѣдовало открытіе памятника, исполненнаго по рисунку академика Микѣшина. Между памятниками дѣятельности адмирала Грейга большимъ

Портонныя сооруженія въ чертахъ адмиралтейства.

сочувствіемъ жителей г. Николаева пользуются такъ называемые *лѣски*, насажденіе сдѣланное имъ по берегу р. Буга, для предохраненія города отъ песчаныхъ наносовъ. Послѣдующіе главные командиры увеличивали пространство, занимаемое лѣсками, чрезъ новыя насажденія, и въ настоящее время лѣски занимаютъ уже до 762 десятинъ.

Раздача земель-  
ныхъ участковъ  
подъ застройку  
хуторовъ.

Въ числѣ земель, принадлежащихъ морскому вѣдомству въ Николаевѣ, находятся: а) незастроенная мѣстность отъ урочища Спасска до казенныхъ лѣсковъ, вдоль шоссированной дороги, по берегу р. Буга, и б) степь между станціею знаменско-николаевской желѣзной дороги и Спасскомъ, по которой въ 1873 году устроено шоссе. Желая оживить эти глухія мѣстности, главный командиръ черноморскаго флота и портовъ ходатайствовалъ въ 1873 году о разрѣшеніи: мѣстности отъ Спасска къ лѣскамъ, по одну сторону къ водѣ, и отъ Спасска къ станціи желѣзной дороги, по обѣ стороны новаго шоссе, —раздѣлить на участки, для раздачи ихъ частнымъ лицамъ подъ застройку хуторами. Съ Высочайшаго разрѣшенія 3 декабря 1873 года, мѣстность отъ Спасска къ лѣскамъ раздѣлена на 31 участокъ и отъ Спасска къ станціи желѣзной дороги на 82 участка, — всего на 113 участковъ, каждый мѣрою отъ 300 до 1200 кв. сажень.

Эти участки розданы въ полную собственность лицамъ, служащимъ и служившимъ въ морскомъ вѣдомствѣ, съ уплатою за нихъ въ 10-ти лѣтній срокъ назначенной морскимъ начальствомъ, съ Высочайшаго



утвержденія, определенной суммы. Деньги эти причисляются къ суммамъ, отпускаемымъ на содержаніе садовъ въ Николаевѣ.

Въ 1877 году право на приобрѣтеніе участковъ Высочайше предоставлено было и всѣмъ гражданамъ г. Николаева, а въ 1879 году отведено было еще 5 участковъ подъ застройку хуторовъ въ мѣстности, прилегающей къ станціи желѣзной дороги.

Въ заключеніе слѣдуетъ сказать о существенномъ несовершенствѣ николаевского порта, чувствуемомъ съ давнихъ поръ,—о недостаточной глубинѣ фарватеровъ Ингула, Буга и устьевъ Днѣпра. До сего времени по углубленію означенныхъ водъ были принимаемы лишь частныя мѣры, вызывавшіяся иногда экстренными обстоятельствами, какъ въ 1858 году при проводкѣ изъ Николаева къ морю кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ». Мѣры эти служили удовлетвореніемъ лишь потребностей данной минуты, а затѣмъ, съ теченіемъ времени, углубленные мѣста были снова заносимы иломъ и пескомъ. На барѣ днѣпровскаго лимана глубина колеблется отъ 14 до 17½ футъ. Болѣе 40 лѣтъ тому назадъ, этотъ баръ былъ прорѣзанъ узкимъ каналомъ, служившимъ для проводки кораблей и фрегатовъ, строившихся въ Николаевѣ. Теперь этотъ каналъ совершенно занесенъ иломъ и глубина на немъ не отличается отъ окружающей глубины на барѣ. Притомъ каналъ слишкомъ узокъ и имѣетъ невыгодное направленіе, которое невозможно освѣтить маячными огнями. Поэтому прорытіе новаго канала,

въ 4,500 саж. длиною, въ 60 саж. шириною и до 20 ф. глубиною, проектированное въ 1875 году главнымъ командиромъ черноморскаго флота и портовъ, составляетъ существенную потребность для мореплаванія по рѣкѣ Бугу и днѣпровскому лиману. Въ этомъ вопросѣ одинаково заинтересованы, какъ военный флотъ, такъ и торговля края, широко развившаяся въ послѣднее время съ учрежденіемъ въ Николаевѣ въ 1862 году коммерческаго порта. Приведеніе проекта въ исполненіе отложено, по неимѣнію необходимыхъ для этого денежныхъ средствъ.

2) *Севастопольскій портъ.*

Сооруженіе памятниковъ надъ могилами убитыхъ защитниковъ.

Севастополь,—эта бывшая морская столица нашего юга,—представлялъ въ 1855 году изъ себя уже груды развалинъ. Крымская война, обрушившаяся всею тяжестью на Севастополь, превратила этотъ многострадальный городъ, послѣ безпримѣрной геройской его обороны, въ городъ могилъ, изъ которыхъ одною для судовъ черноморскаго флота послужила обширная бухта его порта.

Почтить память павшихъ героевъ и очистить сева-стопольскую бухту отъ затопленныхъ въ ней судовъ было однимъ изъ первыхъ распоряженій морскаго министерства, лишь только окончилась война. Къ осуществленію первой изъ этихъ задачъ почва оказалась готовою.

Во исполненіе мысли Императора Александра I, выраженной Имъ не задолго предъ кончиною, преем-



никъ его, Императоръ Николай I разрѣшилъ открыть повсемѣстную въ имперіи подписку на сооруженіе въ древнемъ Херсонесѣ, гдѣ Великій Князь Владиміръ принималъ святое крещеніе, храма. «долженствовавшего представлять собою монументъ, воздвигаемый отечествомъ въ память своего просвѣтителя». Въ 1842 году, по ходатайству адмирала Лазарева и въ уваженіе того, что Севастополь крайне нуждался въ церквахъ, Высочайше повелѣно было: собранную по подпискѣ сумму обратить на построеніе храма, не въ Херсонесѣ, а въ Севастополѣ. До крымской войны, за перепискою объ отчужденіи земель подъ постройку храма, было приступлено лишь къ возведенію его основанія; осада остановила это дѣло.

Въ 1859 и затѣмъ въ 1862 году, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, принявъ во вниманіе, что развалины города не нуждаются болѣе въ обширномъ храмѣ, и что жертвованныя суммы первоначально предназначены на херсонесскій храмъ, исходатайствовалъ Высочайшее разрѣшеніе раздѣлить это пожертвованіе, достигшее до 224 т. руб., на двѣ части: первую употребить на севастопольскій храмъ, съ уменьшеніемъ его размѣровъ, воздвигнувъ его надъ могилами адмираловъ: Лазарева, Корнилова, Нахимова и Истомина; а вторую на постройку храма въ Херсонесѣ. Гранитъ отъ разрушенныхъ сухихъ доковъ и инкерманскій камень отъ разрушенныхъ портовыхъ и городскихъ построекъ легли въ основаніе воздвигавшихся храмовъ. Матеріаломъ для храма надъ моги-

лами адмираловъ, кромѣ гранита, служить мраморъ и порфиръ. Храмъ начать постройкою съ подряда, подъ наблюдениемъ архитектора Авдѣева и особо учрежденной комисіи изъ мѣстныхъ представителей разныхъ вѣдомствъ, и въ чернѣ оконченъ былъ въ 1869 году. Государь Императоръ, при посѣщеніи въ 1861 году Севастополя, соизволилъ пожертвовать на украшеніе храма четыре мраморныя колоны для поддержанія купола. Нынѣ, на суммы морскаго министерства, дѣятельно производится внутренняя отдѣлка храма, который и близится къ своему окончанію.

Другой памятникъ, свидѣтельствующій о подвигахъ героев севастопольской обороны, сооруженный на общія средства морскаго и сухопутнаго вѣдомствъ, — церковь во имя Св. Николая, построена въ 1870 году на кладбищѣ, гдѣ покоятся тѣла убитыхъ защитниковъ Севастополя. Воздвигнутая въ формѣ пирамиды, кладбищенская церковь, по своему внѣшнему виду и внутренней отдѣлкѣ, представляетъ одно изъ замѣчательнѣйшихъ сооруженій въ Севастополѣ. Она сооружена по чертежамъ того же архитектора Авдѣева.

*И. С. Сорокинъ  
и др.*

Памятникъ ад-  
миралу Лазаре-  
ву.

Кромѣ этихъ двухъ памятниковъ надъ могилами убитыхъ, въ 1860 годахъ сооруженъ еще монументъ въ память одного изъ дѣятелей, которому Севастополь и черноморскій флотъ обязаны были своимъ развитіемъ и процвѣтаніемъ, — въ память М. П. Лазарева. Этотъ колоссальный памятникъ, исполненный по рисунку профессора Пименова, поставленъ на возвышенности надъ Лазаревымъ мысомъ, гдѣ помѣща-



лось новое адмиралтейство бывшего севастопольскаго порта.

Для осуществленія второй своей задачи—очистки бухты отъ затопленныхъ судовъ, число которыхъ простиралось до 70, морское вѣдомство въ 1856 году заключило съ сѣверо-американскимъ инженеромъ Гоуэномъ контрактъ, въ силу котораго онъ обязывался: очистить вполнѣ севастопольскую бухту къ 1860 году и представить безвозмездно въ казну до 100 тоннъ якорей новой системы и столько же цѣпей; пароходъ же «Владиміръ» поднять цѣлымъ и представить его въ плавучемъ состояніи въ распоряженіе черноморскаго вѣдомства. За эту работу Гоуэну предоставлялось получить въ собственность все, что онъ добудетъ со дна отъ затопленныхъ судовъ. Но къ опредѣленному контрактомъ сроку Гоуэнъ, кромѣ парохода «Владиміръ», желѣзный корпусъ котораго сохранился въ исправности, успѣлъ поднять только 4 парохода, фрегаты и корветъ.

Трудность операціи очистки бухты отъ судовъ, погружившихся глубоко въ илистый грунтъ, вызвала со стороны морскаго вѣдомства годовую отсрочку и слѣдующія пособія: цѣна пороха отпускаемаго отъ казны Гоуэну понижена съ 13-ти на 7 руб. за пудъ; купленъ въ казну поднятый имъ изъ воды одинъ желѣзный пароходъ за 35 т. руб.; возвращенъ обратно денежный штрафъ, простиравшійся до 26 т. руб. и продана ему за 475 руб. канонерская лодка, нужная для его работъ. Не смотря однако на всѣ эти правитель-

Очистка бухты  
отъ затоплен-  
ныхъ судовъ.

ственные пособия, Гоуэнъ велъ операцію безуспѣшно, не окончилъ ее къ отсроченному времени и, въ заключеніе, вошелъ съ цѣлымъ рядомъ просьбъ о вознагражденіи его за понесенныя потери и убытки. Между тѣмъ компанія севастопольскихъ обывателей, имѣя во главѣ купца Телятникова, предложила морскому вѣдомству свои услуги, желая взять всю операцію на себя.

Коммисія по изслѣдованію произведенныхъ Гоуэномъ работъ нашла, что оставалось поднять 11 кораблей и 3 фрегата, которые были взорваны, но разобраны лишь на половину; 3 мелкія судна, отъ которыхъ въ бухтѣ лежали кили и днища; 2 фрегата, полуразрушившіеся по ветхости и 4 корабля, совсѣмъ еще не тронутые. Она заключила, что хотя бухта и сдѣлалась уже удобною для плаванія, но въ то же время была еще не безопасна для якорной стоянки.

Морское вѣдомство освободило Гоуэна отъ штрафныхъ денегъ, возвратило ему значительную сумму за казенный порохъ, приняло до 9 т. пудовъ поднятыхъ изъ воды якорей и цѣпей и всѣ подъемныя машины, употреблявшіяся на очистку бухты, но тѣмъ не менѣе отстранило его отъ подряда, и въ 1863 году предоставило работы Телятникову на одинаковыхъ съ Гоуэномъ условіяхъ, въ которыхъ срокъ окончательной очистки бухты назначался шестилѣтній съ 1863—1869 г. Однако полная очистка бухты состоялась не ранѣе 1872 года.

Способъ употребленный при этой очисткѣ состоялъ



преимущественно въ разрушеніи частей каждаго судна фугасами и поднятіемъ этихъ частей на поверхность воды при помощи цѣпей; только небольшая часть мелкихъ судовъ поднята изъ воды цѣлыми при помощи понтоновъ, но уже въ состояніи негодномъ для дальнѣйшей службы.

Немедленно послѣ заключенія мира, морское министерство приняло мѣры, при помощи двухъ комиссій, къ приведенію въ извѣстность портоваго имущества, очисткѣ по возможности самаго порта и водворенію въ немъ порядка; комиссіи вошли въ соображенія о мѣрахъ къ заселенію города, отдачѣ мѣстъ подъ постройки, о возобновленіи по возможности старыхъ разрушенныхъ зданій, о способахъ безопаснаго для жителей сбора чугуна, о распредѣленіи камня отъ бывшихъ укрѣпленій и пр.

Небольшая флотилія, оставленная въ Черномъ морѣ по парижскому трактату, встрѣчала такъ мало потребностей въ превосходномъ севастопольскомъ портѣ, что морскому вѣдомству не представлялось надобности оставлять въ своемъ исключительномъ владѣніи обширныхъ земель бывшаго севастопольскаго порта, въ настоящее время болѣею частью уже или совершенно пустопорожнихъ, или занятыхъ развалинами разрушенныхъ во время осады строеній. Поэтому, оставивъ за собою лишь тѣ помѣщенія, въ которыхъ оно нуждалось и которыя могли принести ему пользу въ недалекомъ будущемъ, морское министерство, съ Высочайшаго разрѣшенія, начало раздавать излишнія земли

Отчужденіе земель.

и строенія разнымъ вѣдомствамъ и лицамъ, чтобы такимъ образомъ, сколько возможно, содѣйствовать оживленію города, пользовавшагося такъ недавно всѣми выгодами главнаго приморскаго пункта, и теперь пустыннаго и разореннаго.

Учрежденіе, получившее болѣе цѣнные участки въ этомъ раздѣлѣ наслѣдія бывшаго севастопольскаго порта, было только что возникшее въ то время черноморское общество пароходства и торговли. Оно получило между прочимъ мѣсто бывшаго новаго адмиралтейства, такъ называемый «Лазаревъ мысокъ». Дѣйствуя такимъ образомъ, морское министерство руководствовалось тѣми соображеніями, что это мѣсто, лучшее въ севастопольскомъ портѣ для возведенія портовыхъ сооружений, мѣсто, которымъ само министерство не можетъ воспользоваться вслѣдствіе стѣсненій, наложенныхъ парижскимъ трактатомъ, не останется празднымъ, что на немъ возникнуть опять морскія портовые сооружения, предназначенныя служить судамъ торговаго флота, которыя, въ случаѣ надобности, могутъ быть полезными и для военныхъ цѣлей; что въ севастопольскомъ портѣ сохранится преданіе по судостроительной дѣятельности, что, наконецъ, впослѣдствіи, въ случаѣ надобности, морское министерство можетъ воспользоваться устроеннымъ тамъ адмиралтействомъ для своихъ военныхъ цѣлей.

Предположенія морскаго министерства вполне оправдались, и Лазарево адмиралтейство въ Севастополѣ достигло въ періодъ принужденнаго бездѣйствія мор-



скаго вѣдомства въ Черномъ морѣ до замѣчательной степени развитія. Съ его стапелей въ это время спущено нѣсколько судовъ, оказавшихся намъ полезными въ минувшую войну, а мортонъ элингъ служилъ нашему первому черноморскому броненосцу въ то время, когда мы не имѣли на Черномъ морѣ своихъ подъемныхъ средствъ.

Въ 1856 году въ частное владѣніе розданы: часть мѣстности стараго адмиралтейства (южная) для возведенія на ней домовъ; въ 1860 году городу были переданы мѣста бывшихъ построекъ инженернаго вѣдомства безвозмездно, но съ условіемъ возврата ихъ этому вѣдомству, въ случаѣ надобности; тогда же отчуждена въ собственность херсонесскаго монастыря часть принадлежащихъ морскому вѣдомству земель бывшаго севастопольскаго карантинна и смѣжныхъ бухтъ—карантинной и стрѣлцкой. Многія казенныя зданія, занимаемыя прежде подъ квартиры адмираловъ и капитановъ, поступили въ 1861 году въ полную собственность участниковъ севастопольской обороны.

Въ 1867 году, когда смѣта морскаго министерства подверглась значительному сокращенію, признано было необходимымъ упразднить севастопольскій портъ, вслѣдствіе чего закрылись его мастерскія, магазины и госпиталь. Значительное число зданій осталось безъ всякаго назначенія, а между тѣмъ содержаніе и ремонтъ ихъ требовалъ ежегодныхъ издержекъ. Во избѣжаніе этихъ излишнихъ расходовъ, морское министерство передало военно-сухопутному вѣдомству и мини-

стерству внутреннихъ дѣлъ нѣкоторыя казармы, жилые дома и другія сооруженія—всего до 20-ти строеній, во временное пользованіе съ условіемъ возврата въ шестимѣсячный срокъ. Остальныя же затѣмъ излишнія зданія, въ числѣ 14-ти, переданы въ арендное содержаніе частнымъ обществамъ и лицамъ. Земельныя участки, оставшіеся свободными, были переданы во временное пользованіе: мѣстность Ушаковой балки сухопутно-инженерному вѣдомству, Панаіотова балка, лежащая на сѣверной сторонѣ севастопольской бухты, обществу пароходства и торговли подъ устройство пристани для принятія грузовъ отъ жителей долинъ Качи и Бельбека; но въ 1873 году эта бухта, съ устроенною при ней пристанью, изъята была изъ вѣдѣнія упомянутаго общества и предоставлена въ распоряженіе торговаго судоходства, чтобы имѣть въ ней пристанище для судовъ, приходящихъ для нарузки мѣстныхъ произведеній, вина, фруктовъ и проч. Въ морскомъ вѣдомствѣ остались только дачи Мекензіева и Мартыновка. При проведеніи желѣзной дороги и устройствѣ таможни въ Севастополѣ, также отошли отъ морскаго вѣдомства нѣкоторыя участки принадлежавшей ему земли. Наконецъ, въ 1877 году была отчуждена часть земли по берегу южной бухты, въ числѣ 13-ти участковъ, розданныхъ безвозмездно адмираламъ и капитанамъ, лично участвовавшимъ при оборонѣ Севастополя, и по преимуществу георгіевскимъ кавалерамъ и тяжело раненымъ.

Уничтоженіе статей парижскаго трактата, стѣсняв-



шихъ существованіе военнаго флота въ Черномъ морѣ, отразилось и на севастопольскомъ портѣ. При обсужденіи вопроса о томъ, гдѣ устраивать верфь для броненоснаго судостроенія, явились жаркіе защитники мысли о созданіи этой верфи въ Севастополѣ; но подробное обсужденіе этого вопроса рѣшило его въ пользу Николаева.

Вліяніе на Севастопольскія статьи парижскаго трактата.

Всестороннее разъясненіе вопроса о будущихъ судьбахъ Севастополя предоставлено было въ 1871 году, по инициативѣ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, особоучрежденной съ Высочайшаго соизволенія комисіи, въ которой приняли участіе министры: военный, финансовъ, внутреннихъ дѣлъ, путей сообщенія и управляющій морскимъ министерствомъ, подъ предсѣдательствомъ Его Высочества Генераль-Адмирала. Комисія признала, что не одно военно-морское и стратегическое значеніе Севастополя должно быть принимаемо во вниманіе при обсужденіи его будущности. По подробномъ разсмотрѣніи статистическихъ данныхъ и изученіи мѣстныхъ обстоятельствъ, выяснилось, что послѣ проведенія къ этому городу желѣзнаго пути, торговое значеніе Севастополя должно много возвыситься; въ отношеніи же отпускной торговли, севастопольскій портъ отвлечетъ значительную часть грузовъ отъ сосѣднихъ рейдовъ, особенно въ тѣ три зимніе мѣсяца, когда всѣ остальные наши южные порта замерзаютъ.

Въ военно-морскомъ отношеніи, съ признаніемъ за Николаевымъ значенія кораблестроительной верфи для

Чернаго моря, Севастополь, по своему центральному положенію и превосходной, никогда не замерзающей гавани, долженъ сдѣлаться мѣстомъ стоянки судовъ черноморскаго флота и, сообразно съ этимъ, въ немъ должны быть сосредоточены лишь средства содержанія и ремонта этихъ судовъ. Наконецъ, что касается до значенія Севастополя въ стратегическомъ отношеніи, то, по мнѣнію коммисіи, уже трудно ожидать сосредоточенія противъ Севастополя такихъ средствъ атаки, какія были употреблены союзниками въ крымскую войну. Поэтому всѣ укрѣпленія должны быть устроены не для противодѣйствія правильной осадѣ, но съ цѣлью лишь воспрепятствованія высадкѣ непріятеля въ окрестностяхъ Севастополя, и чтобы имѣть возможность отбить всякую попытку захвата открытою силою, еслибы непріятель подступилъ къ Севастополю, сдѣлавъ высадку въ болѣе отдаленномъ отъ него разстояніи. При такомъ положеніи дѣла, вмѣсто того, чтобы укрѣплять городъ, что чрезвычайно стѣснило бы его въ торговомъ отношеніи, коммисія признала болѣе выгоднымъ укрѣпить Херсонесскій полуостровъ. По дальнѣйшей разработкѣ этихъ общихъ началъ, въ примѣненіи къ вопросамъ какъ объ устройствѣ администраціи въ Севастополь, такъ и о разграниченіи самой мѣстности, мнѣніемъ государственнаго совѣта, Высочайше утвержденнымъ 16-го іюня 1873 года и особыми Высочайшими повелѣніями 13-го августа того же года и 1 апрѣля 1874 года, постановлено: изъ города Севастополя съ Херсонесскимъ



полуостровомъ и сѣверной стороною образовать особое градоначальство; въ лицѣ градоначальника соединить должность командира севастопольскаго порта и коменданта; южную бухту раздѣлить между морскимъ вѣдомствомъ и коммерческимъ портомъ такъ, чтобы нынѣ морскому вѣдомству оставить лишь часть западнаго берега южной бухты, заключающую въ себѣ въ нѣсколько сокращенномъ размѣрѣ старое адмиралтейство, съ тѣмъ, что еслибы впослѣдствіи оказалась необходимость по потребностямъ торговли въ уступкѣ послѣдней всей мѣстности стараго адмиралтейства, морское вѣдомство вступило бы во владѣніе заведеніями русскаго общества пароходства и торговли на Лазаревомъ мыску. Что касается до разработки вопроса о сухопутной защитѣ Севастополя, то предложено обсудить его непосредственно военному министерству съ участіемъ лишь морскаго вѣдомства, поскольку сухопутная защита Севастополя связана съ морскою.

Желѣзная дорога, соединившая Севастополь съ внутренними мѣстностями Россіи, открыта въ январѣ 1875 года.

Зданія стараго морскаго госпиталя, казармъ съ памятникомъ Лазарева, а также мѣста въ городѣ, оставшіяся свободными за раздачею частнымъ лицамъ, поступили въ вѣдѣніе морскаго вѣдомства, и въ томъ числѣ: графская пристань, съ принадлежащими ей постройками, домъ флагмановъ и капитановъ, дѣвичье училище, офицерская библіотека, домъ командира

\*

порта и нѣкоторыя другіе. Херсонскія грязи представлены городу, но съ тѣмъ, чтобы морскіе нижніе чины всегда имѣли право получать тамъ бесплатное леченіе.

Съ возрожденіемъ Севастополя, морское вѣдомство озаботилось приведеніемъ портовыхъ зданій и складовъ въ соотвѣтствующій потребностямъ видъ, возобновивъ и приспособивъ нѣкоторыя изъ нихъ подъ современные сооруженія.

#### IV. КАСПІЙСКОЕ МОРЕ.

##### 1) Астраханскій портъ.

Значеніе Астраханскіа порта.

Астраханскій портъ, основанный еще Петромъ Великимъ, совершенно удовлетворялъ своему назначенію до начала текущаго столѣтія. Находясь при устьѣ величайшей рѣки Россіи, связанный съ богатыми внутренними губерніями и Каспійскимъ моремъ, съ Персією и съ землями Средней Азіи, этотъ портъ давалъ возможность нашимъ военнымъ судамъ не только получать все нужное снабженіе, но и сосредоточивалъ наши военно-морскія силы именно въ той части моря, сѣверной, гдѣ преимущественно ощущалась потребность въ немъ. Но съ перенесеніемъ дѣйствій флотиліи къ кавказскимъ и персидскимъ берегамъ, къ Баку и Астрабаду, и съ увеличеніемъ размѣровъ самыхъ судовъ, астраханскій портъ уже не могъ оказывать скорого имъ содѣйствія, на случай исправленія поврежде-



ній, и началъ мало по малу терять свое первоначальное значеніе.

Умаленію этого значенія много способствовало прихотливое измѣненіе р. Волги, протекавшей въ первые годы Мѣры къ углубленію устьевъ Волги. прошлаго столѣтія вблизи астраханскихъ портовыхъ строеній, находившихся на ея берегу, укрѣпленномъ отъ размыва деревянными обдѣлками. Впослѣдствіи, Волга образовала противъ города и порта обширную отмель съ протокомъ Скаржинкою, раздѣлившимъ адмиралтейство на двѣ неравныя части,—что послужило, послѣ 1827 года, къ образованію новаго адмиралтейства ближе къ Волгѣ, въ отличіе отъ стараго, оставленнаго на прежнемъ мѣстѣ. Земляная дамба, проведенная чрезъ рѣчку Скаржинку, служила соединеніемъ для этихъ двухъ адмиралтействъ.

Къ 1854 году обмеленіе волжскихъ устьевъ образовало на фарватерѣ глубины при выгонныхъ вѣтрахъ не болѣе 3-хъ футъ, чрезъ что мореходныя суда должны были останавливаться при Бирючей косѣ, не доходя 90 верстъ до Астрахани.

Чтобы привести судоходный путь въ удобное для судовъ состояніе, правительство учредило въ 1854 году особый комитетъ, назначеніе котораго заключалось въ устройствѣ новаго фарватера, Камызякского, вмѣсто прежняго, Бахтеміровскаго, по р. Старой Волгѣ, протоку Чагану и р. Камызяку, шириною въ 60 сажень съ 10-ти футовымъ углубленіемъ. Вспомогательными средствами для расчистки фарватера употреблены 4 землечерпательныя машины при 2-хъ пароходахъ. Но

эта расчистка, долго длившаяся, не привела ни къ чему, такъ какъ ежегодно образовывались новыя розсыпи при устьяхъ Волги. Съ измѣненіемъ ея теченія въ 1854 году, направившагося къ берегу города Астрахани, потребовались, со стороны морскаго вѣдомства, особыя денежныя ассигнованія на укрѣпленіе берега въ чертѣ адмиралтейства. Недостатокъ же хорошаго фарватера крайне замедлялъ выходъ въ море судовъ и доставку къ нимъ груза, получавшагося въ мѣсячный и болѣе срокъ.

Последніе годы существованія астраханскаго порта.

Въ 1855 году вопросъ о пользѣ сосредоточенія военно-морскихъ силъ Каспійскаго моря въ мѣстѣ болѣе центральномъ чѣмъ Астрахань, и представляющемъ по своимъ естественнымъ условіямъ большія удобства, можно было считать уже рѣшеннымъ въ принципѣ; выгоды представляемая мѣстностью Баилова мыса въ Баку были уже оцѣнены по достоинству; но такъ какъ перенесеніе туда астраханскаго порта было сопряжено съ большими издержками, то морское министерство вынуждено было до времени не только поддерживать астраханскій портъ, не смотря на всѣ его невыгоды, но и приспособлять его, при помощи новыхъ сооружений и снабженія новыми механизмами, къ удовлетворенію потребностей винтоваго желѣзнаго судостроенія. Такимъ образомъ, въ 1858 году былъ построенъ механическій заводъ. Другія мастерскія были снабжены современными механизмами и станками; но по мѣрѣ развитія бакинскаго порта дѣятельность астраханскаго уменьшалась, и



въ концѣ 1866 года онъ окончательно прекратилъ свое существованіе въ значеніи главнаго порта. Все управленіе каспійскою флотиліею сосредоточилось въ Баку, а за Астраханью оставлено только значеніе складочнаго и заготовительнаго пункта по комиссаріатской и провіантской частямъ, впредь до устройства въ бакинскомъ портѣ магазиновъ и другихъ портовыхъ помѣщеній. Въ теченіи первыхъ годовъ по упраздненіи, значительное количество портового имущества было перевезено въ Баку; негодные же и ненужные морскому вѣдомству предметы проданы съ торговъ и аукціона. Казармы, жилые дома и другія сооруженія переданы военно-сухопутному вѣдомству и министерству внутреннихъ дѣлъ на условіяхъ обратной передачи въ 6-ти мѣсячный срокъ, въ случаѣ требованія морскимъ министерствомъ.

Во избѣжаніе расходовъ, необходимыхъ для при-  
смотра и содержанія въ исправности сооруженій быв-  
шаго порта, морское министерство вступило въ согла-  
шеніе о передачѣ порта съ обществомъ «Кавказъ и  
Меркурій», имѣвшимъ съ морскимъ и военно-су-  
хопутнымъ вѣдомствами, по своему уставу, многіе  
общіе интересы. 20 февраля 1867 года послѣдовало  
Высочайшее разрѣшеніе на передачу бывшаго астра-  
ханскаго порта обществу «Кавказъ и Меркурій» на  
15-ти лѣтній срокъ. Вся уступленная обществу мѣст-  
ность заключала въ себѣ 38 строеній, изъ которыхъ  
каменныхъ было только 6, а прочія всѣ деревянные.  
За плавучій докъ морское вѣдомство условилось полу-

Передача пор-  
та въ вѣдѣніе  
общества «Кав-  
казъ и Меркурій».

чать арендную плату, состоявшую изъ 20% съ валовой выручки за простой судовъ на докѣ. Другая часть мѣстности, находившейся на югъ отъ адмиралтейскаго канала, уступлена въ пользованіе таможеннаго вѣдомства.

Морское министерство оставило при этомъ въ своемъ распоряженіи нѣсколько портовыхъ зданій. Въ 1873 году и они, по минованіи въ нихъ надобности, перешли въ вѣдѣніе же общества, за исключеніемъ лишь одного зданія—бывшаго плюпочнаго сарая, находящагося до настоящаго времени въ распоряженіи морскаго вѣдомства для храненія въ немъ всего оставшагося портового казеннаго имущества.

Хотя, по смыслу контракта, общество и обязывалось поддерживать береговую обдѣлку порта своими средствами, но чрезвычайныя обстоятельства, происшедшія немедленно по передачѣ порта обществу, привлекли морское вѣдомство къ совмѣстному съ первымъ расходу. Причины, вызвавшія этотъ экстренный расходъ, состояли въ слѣдующемъ: при первоначальномъ устройствѣ астраханскаго порта, противъ его берега находился островъ, который и ослаблялъ теченіе Волги, направлявшееся отъ изгиба рѣки выше Астрахани прямо къ астраханскому берегу. Въ 1867 году полою водою прорѣзало островъ и изъ образовавшагося прохода сильная струя воды ударила на портовую набережную и подмыла ее въ двухъ мѣстахъ до 15-ти саж., образовавъ на этомъ мѣстѣ глубину въ 3½ сажени. Въ 1868 году островъ, защищавшій



портъ, былъ окончательно смытъ и на его мѣстѣ образовался фарватеръ въ 28 футъ глубины. Вода всею силою теченія ударила на портовую набережную и подмыла ложе рѣки по всему протяженію порта такъ, что глубина у береговой обдѣлки, бывшая прежде 2 саж., увеличилась на 5 саж., вслѣдствіе чего берегъ на всемъ протяженіи порта обрушился далѣе линіи набережной внутрь порта на 12 сажень, угрожая разрушеніемъ заводу и другимъ зданіямъ. Такія необычайныя измѣненія въ руслѣ рѣки вызвали устройство новой береговой обдѣлки, на которую потребовалась сумма до 33 т. руб. Морское вѣдомство, для покрытія части этого расхода, выдало обществу въ 1869 году матеріаловъ на сумму 14,255 рублей.

Разливъ Волги 1877 года произвелъ новыя измѣненія въ рѣчномъ руслѣ. На противоположной сторонѣ порта, гдѣ глубина доходила до 75 футъ, образовался высокій песчаный островъ, измѣнившій направление теченія, которое подмыло неукрѣпленную часть портового берега на разстояніи между заводомъ и адмиралтейскимъ каналомъ.

Въ виду значительности расхода по укрѣпленію этой части берега (до 45 т. р.), общество «Кавказъ и Меркурій» въ 1878 году ходатайствовало о продолженіи ему срока пользованія астраханскимъ портомъ съ 1882 года еще на 15 лѣтъ, и о принятіи морскимъ вѣдомствомъ на себя половины расхода по укрѣпленію берега. Но такъ какъ, съ устройствомъ порта въ Баку для потребностей каспійской флотиліи, морскому вѣ-

домству не предстояло болѣе надобности въ бывшемъ астраханскомъ портѣ, то, въ виду этого обстоятельства, морское вѣдомство признало возможнымъ находившуюся въ пользованіи общества мѣстность со зданіями и сооруженіями бывшаго порта оставить въ такомъ пользованіи на все время существованія общества «Кавказъ и Меркурій» на Каспійскомъ морѣ, возложивъ при этомъ на обязанность общества:

а) поддержаніе и сохраненіе существующихъ зданій и сооруженій бывшаго порта, съ допущеніемъ лишь необходимаго обыкновеннаго износа отъ употребленія;

б) производство своими средствами всѣхъ работъ по предохраненію береговой мѣстности и сооруженій порта отъ разрушенія, вслѣдствіе наводненій, бурь и подмывовъ рѣкою Волгою, и

в) уплату денежныхъ сборовъ и исполненіе другихъ повинностей по портовой мѣстности, лежащихъ, на основаніи городского положенія, на морскомъ вѣдомствѣ, какъ собственникъ этой мѣстности.

За морскимъ же вѣдомствомъ было оставлено право вступить, если окажется надобность, въ завѣдываніе портомъ, съ предвареніемъ объ этомъ за два года впередъ общества «Кавказъ и Меркурій», которое, съ своей стороны, обязано въ теченіи двухлѣтняго срока привести портъ, со всѣми его устройствами, въ полную готовность для сдачи его пріемщикамъ морскаго министерства.

Соглашеніе это, по положенію комитета министровъ, получило Высочайшее утвержденіе 2 іюня 1878 года.



2) Бакинскій портъ.

Баиловъ мысъ въ городѣ Баку представлялъ большія выгоды для устройства тамъ морскаго военнаго порта по глубинѣ прибрежья, хорошему грунту, безопасной отъ вѣтровъ стоянкѣ во всѣ времена года, здоровому климату, освѣжаемому постоянно вѣтрами и, наконецъ, по близости самородныхъ нефтяныхъ огней, дававшихъ право надѣяться на дешевое отопленіе и освѣщеніе. Возникновеніе, созданіе и окончательное устройство бакинскаго порта всецѣло относится ко времени прошедшаго двадцатипятилѣтія.

Выгоды положенія бакинскаго порта.

Еще въ 1852 году морское министерство сдѣлало распоряженіе объ избраніи въ Баку мѣстности подъ возведеніе механической мастерской, чтобы во всякое время имѣть тамъ возможность исправлять случайныя поврежденія почтовыхъ пароходовъ; но намѣреніе это до 1855 года оставалось лишь въ области проекта. Въ этомъ послѣднемъ году, по приведеніи Его Императорскимъ Высочествомъ Генераль-Адмираломъ въ полную извѣстность, какъ современнаго состоянія каспійскаго мореходства, такъ и его потребностей, началось постепенное осуществленіе различныхъ мѣръ по описи и освѣщенію моря, составу флотиліи и устройству портовъ. Устройство небольшого порта на Баиловомъ мысу вошло въ составъ предложенной программы и немедленно же начало получать свое

Постройка порта.

осуществленіе. Согласно этому, приступлено къ возведенію тамъ механическаго завода и другихъ необходимыхъ строеній. Заводъ оконченъ устройствомъ въ 1860 году, вмѣстѣ съ кузницею, и снабженъ вскорѣ необходимыми механизмами, станками, паровою машиною въ 12 силъ, ваграночными печами для плавки чугуна и другими приспособленіями, въ которыхъ на первое время, по постройкѣ завода, встрѣчалась надобность для ремонтровки судовыхъ механизмовъ. Кромѣ завода были возведены постепенно, по мѣрѣ ассигнованія денежныхъ средствъ, слѣдующія портовые заведенія: провіантскіе и экипажескіе магазины, артиллерійскія мастерскія, парусная, шлюпочная и пильная, магазины для храненія металловъ, зданіе для присутственныхъ мѣстъ и два корпуса казармъ для нижнихъ чиновъ, причемъ предѣлы развитія бакинскаго порта были обусловлены производствомъ обыкновенныхъ ремонтныхъ работъ по корпусамъ и механизмамъ желѣзныхъ судовъ и капитальнымъ исправленіемъ старыхъ паровыхъ котловъ, а съ 1872 года началась постройка средствами порта новыхъ паровыхъ котловъ. Морской госпиталь на 100 кроватей, со всѣми тѣми усовершенствованіями, какія выработаны современною наукою для подобныхъ сооруженій, оконченъ постройкою только къ 1870 году. Онъ состоитъ изъ трехъ отдѣльныхъ одноэтажныхъ флигелей, съ двумя надъ ними мезонинами, съ службами и банею. Среди возведенныхъ портовыхъ жилыхъ строеній построена и церковь.



При самомъ же началѣ постройки порта приступлено къ сооруженію моллы—пристани, для безопасной стоянки и выгрузки судовъ у Баилова мыса. Къ сооруженію этой пристани, длиною до 145 саж., было приступлено въ 1858 году, и такое капитальное сооруженіе изъ накиднаго камня могло быть окончено не ранѣе 1867 года, хотя скелетъ моллы уже былъ готовъ въ 1864 году. Въ моллѣ оставлены два пролета, чтобы предупредить засореніе искусственной гавани, образовавшейся между берегомъ мыса и моллою. Съ 1867 года въ Баку сосредоточилось все управленіе каспійскою флотиліею.

Устройство подъемныхъ средствъ въ бакинскомъ портѣ оказалось возможнымъ морскому вѣдомству произвести на общихъ издержкахъ съ обществомъ «Кавказъ и Меркурій», которое съ своей стороны также нуждалось въ такихъ средствахъ, такъ какъ астраханскій плавучій докъ пришелъ уже въ совершенную ветхость. По заключенному съ морскимъ вѣдомствомъ условію, общество обязалось постройку мортонова элинга произвести своими средствами на ссуду отъ морскаго министерства 80 т. рублей матеріалами и деньгами, съ обязательствомъ производить на элингѣ окраску и исправленіе военныхъ судовъ каспійской флотиліи за установленную плату. Сооруженіе элинга было окончено въ 1871 году.

### 3) *Морскія военныя станицы Каспійскаго моря.*

Въ началѣ текущаго столѣтія, каспійская флотилія

Значеніе морской станціи на островѣ Ашуръ-аде.

имѣла морскую станцію у острова Сара, лежащаго не подалеку отъ бывшей нашей границы съ Персіей, и ограничивалась крейсерствомъ отъ острова Чечня до р. Эмбы, для охраненія морскихъ промысловъ отъ разбоевъ туркменъ. Въ тридцатыхъ годахъ, когда русскіе промышленники проникли и въ юговосточный уголь моря, одно изъ судовъ флотиліи, разъ въ годъ, обязательно совершало рейсъ и въ Астрабадскій заливъ, чтобы, хотя этимъ рѣдкимъ появленіемъ своего флага, охранять нашу промышленность отъ хищничества тѣхъ же туркменъ.

Островъ Большой Ашуръ, лежащій въ вершинѣ залива, имѣя превосходную гавань и прѣсную воду, служилъ пристанищемъ не для однихъ нашихъ крейсеровъ: сюда съѣзжались и туркмены дѣлать награвленную добычу отъ русскихъ купцовъ. Въ виду обузданія этихъ разбоевъ, остававшихся обыкновенно безнаказанными со стороны персидскаго правительства, была учреждена въ 1842 году на Ашуръ-аде постоянная станція для судовъ каспійской флотиліи, вмѣсто бывшей у о. Сара. Отличаясь неблагопріятными условіями въ гигиеническомъ отношеніи, ашурская станція имѣла губительное вліяніе на экипажи нашихъ судовъ, вѣдствие чего еще въ 1844 году было признано необходимымъ устройство здѣсь лазарета, сперва на 8, а потомъ и на 30 кроватей.

Учрежденіе ашурской станціи вызвало постепенную обстройку острова, на которомъ съ 1851 года уже имѣлась и церковь. Въ 1866 году число жителей при



этой станціи простиралось до 500 чел. Къ 1870 году на Ашуръ-аде существовали уже нѣкоторые кораблестроительныя и механическія приспособленія, для мелкаго ремонта желѣзныхъ судовъ и ихъ механизмовъ. Въ числѣ различныхъ жилыхъ строеній и казенныхъ построекъ имѣлись также офицерскій клубъ и библіотека. Персіяне сначала противились этому водворенію, но впослѣдствіи не только не протестовали противъ него, но продавали намъ и свой матеріалъ для построекъ.

Подверженность острова Ашуръ-аде при сильныхъ вѣтрахъ подмыву съ западной стороны возбудила въ 1875 году справедливое опасеніе морскаго вѣдомства, что въ близкомъ будущемъ подмывы западнаго берега острова вынудятъ оставить совершенно нашу осѣдность на Ашуръ-аде. Но какъ удержаніе станціи на этомъ островѣ, по политическимъ соображеніямъ, признано необходимымъ, то тогда же былъ составленъ проектъ искусственнаго укрѣпленія береговъ этого острова, проектъ, требовавшій расхода до 500 т. рублей.

Въ 1876 году состоявшееся по Высочайшему повелѣнію совѣщаніе изъ государственнаго канцлера, военнаго министра, министра финансовъ и управляющаго морскимъ министерствомъ, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, по соображеніи всѣхъ обстоятельствъ дѣла пришло къ заключенію, что затрата какихъ либо суммъ на укрѣпленіе береговъ острова Ашуръ-аде представляется излишнею въ

виду того, что нельзя опредѣлить, какъ пойдетъ дальнѣйшее уменьшеніе острова. Совѣщаніемъ признано ограничиться лишь поддержкою на островѣ, въ мѣрѣ возможности, существующихъ зданій станціи, не возводя ничего капитальнаго. По мѣрѣ же того, какъ островъ будетъ уменьшаться, уменьшать и осѣдлость нашу на немъ, пока обстоятельства не заставятъ наконецъ вовсе отказаться отъ жилья на островѣ и обратить станцію въ исключительно морскую. Для предупрежденія же несчастій съ людьми, на случай быстрого уничтоженія моремъ возвышенныхъ незатопляемыхъ частей острова Ашуръ-аде, совѣщаніе признало необходимымъ имѣть при станціи, со стороны Астрабадскаго залива, постоянные блокшивы, на которые, въ случаѣ крайности, люди могли бы перенестись съ острова при угрожающей имъ опасности отъ наводненія.

Заключеніе это было Высочайше утверждено 6 іюля 1876 года.

Въ 1869 году къ числу пунктовъ каспійскаго побережья, въ которыхъ находятся наши учрежденія, присоединился еще Красноводскъ, лежащій на восточномъ берегу Каспійскаго моря въ Балханскомъ заливѣ, занятомъ въ это время нашими войсками.

#### У. ВОСТОЧНЫЙ ОКЕАНЪ.

Переходя къ обзору дѣйствій морскаго министерства въ Приамурскомъ краѣ и на берегахъ Восточнаго



океана, нельзя не коснуться нѣкоторыхъ событій въ томъ краѣ, предшествовавшихъ восшествію на престолъ нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора, насколько онѣ въ связи съ дѣлами министерства по этому вопросу за послѣднія 25-ть лѣтъ. Это представляется тѣмъ болѣе необходимымъ, что дѣятельность морскаго вѣдомства въ этомъ новомъ и обширномъ краѣ, какъ въ первое время его присоединенія къ Россіи, такъ и во весь періодъ минувшаго двадцатипятилѣтія, была весьма обширна и касалась такихъ сторонъ, которыя, въ мѣстностяхъ уже получившихъ гражданское устройство, составили бы предметъ попеченія другихъ вѣдомствъ.

Послѣ нерчинскаго трактата 1689 года, по которому мы уступили китайцамъ Амуръ, было нѣсколько попытокъ къ его возвращенію; но попытки эти до половины нынѣшняго столѣтія оставались безплодными. Съ одной стороны правительство наше опасалось этимъ дѣломъ повредить кяхтинской торговлѣ, а съ другой имѣлось въ виду вѣковое заблужденіе о недоступности Амура съ моря, подкрѣпленное именами Лаперуза, Браутона, Крузенштерна и доводами русско-американской компаніи.

Между тѣмъ рѣка Амуръ, кромѣ общей государственной пользы, имѣла для морскаго министерства особый интересъ. У насъ не было на нашихъ восточно-сибирскихъ окраинахъ удобнаго порта. Охотскъ, не смотря на свое столѣтнее существованіе, былъ терпимъ по одной крайней необходимости. Не говоря

Значеніе Амура для Восточной Сибири.

уже о частыхъ наводненіяхъ, уносившихъ въ море портовые запасы, а иногда и цѣлыя зданія, — входъ въ портъ былъ прегражденъ мелями, такъ что не проходило года, чтобы не разбивались около него суда охотской флотиліи. Сто лѣтъ было посвящено на пріисканіе другаго болѣе удобнаго мѣста на охотскомъ побережьи для перенесенія этого порта; но всѣ труды и денежныя затраты остались безплодными.

Кромѣ того, со времени занятія русскими Камчатки и Охотскаго края, правительство наше постоянно заботилось объ устройствѣ удобнаго сухопутнаго сообщенія между Охотскомъ и Якутскомъ; но всѣ его усилія не привели ни къ чему. Вся мѣстность между этими городами покрыта сплошь горами, рѣчками, болотами и тундрами, гдѣ немислимо устройство тѣлѣжной дороги: весенніе разливы горныхъ рѣчекъ и потоки съ горъ отъ таянія снѣговъ смывали ежегодно мосты и заносили дорогу валежникомъ, камнемъ, иломъ и пескомъ до такой степени, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ не оставалось и слѣдовъ ея. При такихъ невыгодныхъ мѣстныхъ условіяхъ обходились сообщеніемъ на верховыхъ лошадяхъ. Между тѣмъ непроизводительный сѣверо-восточный край Сибири требовалъ ежегодной доставки провіанта и другихъ продовольственныхъ предметовъ. Изъ Якутска каждую весну отправлялось до 15,000 выючныхъ лошадей съ разными казенными грузами, причемъ громоздкія вещи представляли громадное затрудненіе: якоря и канаты, напрімѣръ, перевозились частями. Такая



транспортировка грузовъ, кромѣ неудобствъ, была сопряжена съ весьма значительными денежными расходами. Въ теченіи ста лѣтъ пытались измѣнить направленіе этой дороги, но всюду встрѣчали одинъ и тотъ же характеръ мѣстности. Сибирскія рѣки не могли принести этому дѣлу никакой пользы: всѣ онѣ текутъ въ Ледовитый океанъ, мало доступный для плаванія судовъ. Одинъ только Амуръ представлялъ удобный путь къ Тихому океану и могъ удобно связать съ этимъ океаномъ Восточную Сибирь.

Эти два важныя обстоятельства побудили генералъ-губернатора Восточной Сибири Муравьева, послѣ личнаго посѣщенія Камчатки и Охотскаго края, сдѣлать представленіе правительству о новомъ осмотрѣ устья Амура и перенесеніи охотскаго порта въ Петропавловскъ. Это представленіе было уважено и осмотръ амурскаго лимана порученъ командиру отправлявшагося въ 1848 году въ кругосвѣтное плаваніе транспорта «Байкаль», капитанъ-лейтенанту Невельскому.

Экспедиція капитанъ-лейтенанта Невельскаго.

Этотъ опытный морской офицеръ, въ іюль 1849 года, вошелъ на парусномъ суднѣ въ лиманъ и выполнилъ данное ему порученіе самымъ блистательнымъ образомъ. Изслѣдованія его показали, что въ томъ мѣстѣ, гдѣ на картахъ значился низменный перешеекъ, соединяющій Сахалинъ съ материкомъ, находится проливъ, и что, слѣдовательно, Сахалинъ не полуостровъ, какъ предполагали прежде, а островъ.

Тогда Амуръ получилъ уже другое значеніе, и въ 1850 году разрѣшено было основать около устья Амура

зимовье (Петровское), для торговли русско-американской компаніи съ гиліаками. Во главѣ этой торговой экспедиціи былъ поставленъ тотъ же капитанъ Невельской, поступившій въ распоряженіе генерала Муравьева. Невельской, въ теченіи лѣта 1850 года, успѣлъ осмотрѣть низовье Амура и основать другой постъ — Николаевскій. Въ 1853 году Императоръ Николай I утвердилъ особый временной штатъ амурской экспедиціи, по которому положено было нѣсколько морскихъ офицеровъ, рота матросовъ и полсотни казаковъ. При такихъ условіяхъ, капитанъ Невельской въ скоромъ времени могъ стать твердою ногою на устьѣ Амура и изслѣдовать островъ Сахалинъ и ближайшіе къ Амуру берега Татарскаго пролива. Трудами этой экспедиціи изслѣдованъ заливъ Де-Кастри и открыта гавань Императора Николая. Кромѣ того изслѣдованія экспедиціи показали, что обладаніе однимъ лѣвымъ берегомъ Амура, безъ уссурійскаго бассейна съ его побережьями, не дало бы Россіи возможности утвердить въ будущемъ надлежащее политическое значеніе на ея отдаленномъ востокѣ, по причинѣ мелководія амурскаго лимана и замкнутости его въ теченіи полугода.

Въ 1853 году, съ Высочайшаго разрѣшенія, были заняты нами островъ Сахалинъ, гдѣ постовою командою былъ открытъ каменный уголь, заливъ Де-Кастри и селеніе Кызи, лежащее на Амурѣ, въ 270 верстахъ выше Николаевска. Въ томъ же году первое русское военное судно, шкуна «Востокъ», изъ Татарскаго



пролива вошла въ устье Амура и тѣмъ подтвердила доводы капитана Невельскаго о доступности Амура съ моря.

Въ то время, когда упрочивалось наше занятіе устья Амура, въ верховьяхъ этой рѣки другая экспедиція, подъ командою капитана 2 ранга Козакевича, производила опись и промѣръ р. Шилки и, когда рѣка эта оказалась судоходною, приступила къ постройкѣ 60-ти сильнаго парохода «Аргунь», который былъ спущенъ на воду въ 1853 году. Одновременно съ постройкою парохода, строились на Шилкѣ баржи, для предстоящей первой амурской экспедиціи, главнѣйшимъ поводомъ къ которой послужилъ ожидаемый разрывъ съ Франціею и Англіею.

Постройка парохода на рѣкѣ Шилка.

22 апрѣля 1853 года генералъ Муравьевъ лично доложилъ Его Величеству о правахъ Россіи на Амуръ и о необходимости, въ виду военныхъ обстоятельствъ, сплавить по Амуру изъ Забайкальской области до Николаевского поста людей и грузы, безъ чего нельзя было подкрѣпить Камчатку и доставить туда и на устье Амура тяжелыя орудія и снаряды. Его Императорскому Величеству благоугодно было вопросъ этотъ передать на разсмотрѣніе особаго амурскаго комитета, подъ предсѣдательствомъ нынѣ благополучено царствующаго Государа Императора, тогда Наслѣдника престола. Комитетъ между прочимъ постановилъ:

Первая амурская экспедиція.

1) Доставить на устья Амура войско сплавомъ по Амуру.

2) Эскадрѣ вице-адмирала Путятина, находившейся въ Тихомъ океанѣ, идти къ устью Амура, для усиленія нашихъ силъ и отраженія непріятеля.

3) Предоставить генераль-губернатору сноситься съ китайскимъ правительствомъ прямо отъ себя, и

4) Генераль-губернатору распоряжаться остаточными денежными средствами края.

Государь Императоръ, 11 января 1854 года, утвердилъ это рѣшеніе.

Исполняя Высочайшую волю, 14 мая того же года экспедиція, подъ личнымъ начальствомъ генерала Муравьева, тронулась изъ шилкинскаго завода, и 18-го вступила въ воды Амура. Составъ ея былъ слѣдующій: нижнихъ чиновъ линейныхъ батальоновъ 710 человекъ, при 4 оберъ-офицерахъ; горнаго дивизіона офицеровъ 2 и нижнихъ чиновъ 44; казаковъ оберъ-офицеровъ 2, нижнихъ чиновъ 120; мастеровыхъ 16. Кромѣ того состояло при штабѣ и другихъ обязанностяхъ 20 штабъ и оберъ-офицеровъ. Сплавныя средства экспедиціи заключались въ пароходѣ «Аргунь», подъ командою лейтенанта Сгибнева, 5 лодкахъ, 4 вельботахъ, 18 барказахъ, 13 баржахъ, 8 плашкоутахъ и 29 плотахъ съ рогатымъ скотомъ и лошадьми. Въ половинѣ іюня всѣ суда экспедиціи прибыли въ русское селеніе Кызи, переименованное потомъ въ Маріинскъ. Въ теченіи нѣсколькихъ дней пароходъ перевозилъ по озеру Кызи 350 человекъ нижнихъ чиновъ съ ихъ багажемъ, предназначенныхъ къ отправленію изъ залива Де-Кастри въ Камчатку на подкрѣпленіе



петропавловскаго порта. Затѣмъ вся экспедиція перешла въ Николаевскій постъ.

Дешевизна и удобства доставки войска и грузовъ къ Охотскому морю по Амуру и удачный опытъ экспедиціи 1854 года достаточно доказали значеніе этой рѣки для Восточной Сибири.

Дѣйствія эскадры ген.-ад. Путятина и ходъ военныхъ событій въ этихъ краяхъ изложены въ главѣ V первой части и главѣ XII второй части «Обзора». Въ это время въ положеніи мѣстнаго управленія произошло существенное измѣненіе.

3-го марта 1855 года получено было въ Петропавловскѣ Высочайшее повелѣніе о переводѣ изъ петропавловскаго порта находившихся тамъ военнаго и гражданскаго управленій и всей морской команды и о перевозѣ всѣхъ военныхъ припасовъ въ Николаевскій постъ на устьѣ р. Амура съ тѣмъ, чтобы въ Камчаткѣ оставлено было только земское управленіе. Въ это время суда камчатской флотиліи стояли разруженныя, а транспорты съ грузомъ каменнаго баласта; команды были разсѣяны на пространствѣ 70 верстъ по работамъ; якоря и другія принадлежности были зарыты подъ глубокимъ снѣгомъ.

Но при усиленной дѣятельности въ теченіи мѣсяца все было устроено, и 5-го апрѣля эскадра наша, состоявшая изъ фрегата «Аврора», корвета «Оливуца», транспортовъ «Иртышъ» и «Байкаль» и бота № 1, отправилась, подъ главнымъ начальствомъ контръ-адмирала Завойко, къ мѣсту назначенія и,

Перенесеніе  
порта изъ Петро-  
павловска въ Ни-  
колаевскъ.

послѣ благопріятнаго плаванія, 1-го мая прибыла въ заливъ Де-Кастри. Здѣсь немедленно свезены были на берегъ больные, кантонисты, штурманскіе ученики, а также почта и казначейство для отправленія въ Маринскій постъ на Амурѣ.

Въ Де-Кастри эскадра оставалась до 16 мая и во время этой стоянки корветъ «Оливуца» имѣлъ случай вступить въ перестрѣлку съ англійскимъ винтовымъ корветомъ, подошедшимъ туда въ сопровожденіи большаго фрегата и брига. Перестрѣлка была непродолжительна и корветъ «Оливуца» не получилъ никакихъ поврежденій. 16-го мая, по полученіи извѣстія, что амурскій лиманъ очистился отъ льда, суда наши выступили изъ Де-Кастри и 24-го прибыли къ мысу Лазарева.

Защита устья  
Амура.

Въ это время къ нашей эскадрѣ присоединился американскій бригъ «William Penn», на которомъ прибылъ капитанъ-лейтенантъ Лесовскій съ 8 офицерами и 150 нижними чинами и доставилъ 500 пудовъ пороха съ погибшаго у японскихъ береговъ фрегата «Діана».

Остальная команда «Діаны», къ несчастію, была взята въ плѣнъ непріятельскимъ крейсеромъ, встрѣтившимся у Сахалина съ бременскимъ купеческимъ бригомъ «Грета», на которомъ перевозилась эта команда. Первыми распоряженіями по прибытіи эскадры къ мысу Лазарева были отправленіе транспортовъ «Иртышъ» и «Байкаль» и бота № 1 въ Амуръ и возведеніе на мысѣ батареи, которая и была выстроена



капитанъ-лейтенантомъ Лесовскимъ въ теченіи 10-ти дней. Вслѣдъ затѣмъ къ отряду нашему прибылъ генераль-адъютантъ Путятинъ, отплывшій въ послѣднихъ числахъ апрѣля отъ береговъ Японіи на шкунѣ «Хеда», выстроенной адмираломъ въ портѣ этого имени, при содѣйствіи японскихъ мастеровыхъ, въ теченіи 2½ мѣсяцевъ, и оказавшейся судномъ весьма хорошихъ качествъ.

За счастливымъ возвращеніемъ генераль-адъютанта Путятина послѣдовало другое важное и особенно благоприятное для хода амурскихъ дѣлъ событіе: подъ непосредственнымъ начальствомъ генераль-губернатора Восточной Сибири прибыла къ Маринскому посту амурская экспедиція въ числѣ болѣе 100 баржъ съ войскомъ и грузомъ до 300 т. пудовъ провіанта, тяжелою артиллеріею, разными строительными матеріалами и инструментами, съ 59 семействами переселенцевъ, съ принадлежащимъ имъ скотомъ, запасами и земледѣльческими орудіями.

Вторая амурская  
экспедиція.

Назначивъ квартиру свою въ Маринскомъ посту, генераль-лейтенантъ Муравьевъ принялъ главное начальство надъ морскими и сухопутными силами. Непосредственное же начальство надъ морскими силами и защита устьевъ р. Амура ввѣрены были контръ-адмиралу Завойко. На его же попеченіи лежала забота о ввѣдѣ въ Амуръ остававшихся дотолѣ у мыса Лазарева судовъ нашихъ: фрегата «Аврора», корвета «Оливуца» и транспорта «Двина».

20-го іюня батарея съ мыса Лазарева была снята

и эскадра отправилась для совершения послѣдняго плаванія своего, сопровождавшагося огромными затрудненіями, по случаю оказавшагося крайняго мелководія бара р. Амура. Корветъ и транспортъ прибыли къ Николаевскому посту 17-го іюля, а фрегатъ «Аврора» 18-го числа.

Одновременно съ вводомъ этихъ судовъ въ Амуръ, контръ-адмиралъ Завойко дѣятельно занимался сооруженіемъ начатыхъ уже прежде укрѣпленій на мысахъ Чнырахскомъ, Меосскомъ и Куегдѣ, а равнымъ образомъ заготовленіемъ матеріаловъ для построения четвертой батареи на отмели Константиновскаго полуострова. Въ началѣ работы шли медленно, ибо для нихъ можно было отдѣлять только 157 человекъ. Впослѣдствіи же, когда прибылъ 14-тый линейный балаліонъ въ числѣ болѣе 560 человекъ, назначенный преимущественно для устройства и защиты батарей, работы пошли успѣшнѣе и къ октябрю батареи были почти совершенно окончены. Тогда всѣ рабочія руки были обращены на устройство зимнихъ помѣщеній.

Образованіе Приморской области  
Восточной Сибири.

Весною 1856 года, на пароходѣ «Надежда», спустился въ Николаевскій постъ капитанъ 1-го ранга Козакевичъ, назначенный вмѣсто контръ-адмирала Завойко камчатскимъ губернаторомъ. Вскорѣ послѣ того прибыли въ Николаевскъ изъ Америки пароходъ «Америка», заказанный тамъ капитаномъ Козакевичемъ въ 1854 году, и два коммерческихъ судна — «Берингъ» съ грузомъ различныхъ товаровъ и «Европа» съ механическимъ заведеніемъ и двумя рѣч-



ными пароходами: «Амуръ» и «Лена». Осенью того же года между Николаевскомъ и Маринскомъ были построены почтовые станціи; на каждой изъ нихъ было по 4 казацкія и по 4 крестьянскія лошади.

Въ концѣ 1856 года была образована Приморская область Восточной Сибири, въ составъ которой вошла прежняя Камчатская область, Удскій и Приамурскій край до устья рѣки Усури; мѣстопробываніемъ военнаго губернатора этой области назначенъ Николаевскій портъ, переименованный въ городъ «Николаевскъ на Амурѣ». Камчатская флотилія была переименована въ сибирскую флотилію. Исправляющій должность камчатскаго губернатора капитанъ 1-го ранга Козакевичъ былъ переименованъ въ военные губернаторы Приморской области Восточной Сибири и въ командиры сибирской флотилии и портовъ Восточнаго океана. Въ то же время въ Иркутскѣ образовано морское управление, для завѣдыванія дѣлами сибирской флотилии, находившейся въ вѣдѣніи генераль-губернатора Восточной Сибири. Такимъ образомъ, учрежденіемъ этой области ниже-приамурскій край официально присоединился къ русскимъ владѣніямъ въ Азіи, а айгунскій трактатъ, заключенный съ китайцами 16-го мая 1858 года генераломъ Муравьевымъ, окончательно укрѣпилъ за Россіею древнее ея достояніе, открывъ вмѣстѣ съ тѣмъ удобный водяной путь къ Восточному океану.

Николаевскій на Амурѣ портъ постепеннымъ развитіемъ всѣхъ его учреждений былъ доведенъ до той степени устройства, что имѣвшіеся въ немъ механи-

Состояніе Николаевскаго на Амурѣ порта до перенесенія его во Владивостокъ.

чекій заводъ, кузница съ паровымъ молотомъ, литейная, котельная и другія мастерскія были вполне достаточны для ремонта судовыхъ машинъ до 360 силъ включительно. Это отвѣчало потребности не только сибирской флотиліи, но и судовъ эскадры Тихаго океана, высылавшихся изъ Балтійскаго моря.

*Канонерская лодка*  
Для постройки новыхъ судовъ находились въ порту два крытыхъ элинга, на которыхъ и были выстроены изъ мѣстныхъ лѣсовъ: двѣ парусныя шкуны, «Первая» въ 80 тоннъ и «Фарватеръ» въ 60 тоннъ, паровой барказъ «Пальво» въ 12 тоннъ и 10 силъ, пароходъ «Шилка» въ 150 тоннъ и 60 силъ и канонерская лодка «Нерпа» въ 380 тоннъ и 60 силъ. На этихъ же элингахъ собраны доставленные въ разобранномъ видѣ изъ Америки желѣзные пароходы «Амуръ», въ 190 тоннъ и 100 силъ, и «Лена», въ 120 тоннъ и 40 силъ. При углубленіи гавани передъ этими элингами встрѣтился на 8-ми футовой глубинѣ каменистый грунтъ, отчего невозможно было спускать на воду такія суда, какъ пароходъ «Шилка» и лодка «Нерпа», которые и были спущены на ледъ.

Затѣмъ имѣлись еще три некрытыхъ элинга, для вытаскиванія на нихъ бокомъ рѣчныхъ пароходовъ и баржъ. На нихъ въ разное время собрано 14 казенныхъ пароходовъ разныхъ вѣдомствъ и нѣсколько желѣзныхъ баржъ, выстроены изъ мѣстныхъ лѣсовъ корпусъ землечерпательной машины, нѣсколько деревянныхъ баржъ и другихъ портовыхъ судовъ, а также собрано пять частныхъ пароходовъ.



По мѣрѣ болѣе подробнаго изученія устьевъ Амура, Выгоды и по-  
выгоды географи-  
ческого положенія  
Николаевска. стали яснѣе удобства и неудобства Николаевска и залива Де-Кастри.

Николаевскъ имѣетъ важное значеніе въ торговомъ отношеніи какъ пунктъ на единственномъ водномъ пути Восточной Сибири, по которому товары, доставляемые моремъ, передаются на рѣчные суда, развозящія ихъ въ глубь страны на 3000 верстъ. За нимъ всегда останется его стратегическое значеніе, какъ за мѣстностію ближайшею къ устьямъ Амура, гдѣ рѣка течетъ въ одномъ руслѣ, не разливаясь по протокамъ, дающимъ возможность обхода, а потому надежная защита входовъ въ рѣку возможна только близъ Николаевска.

Какъ портъ, Николаевскъ не удобенъ потому, что навигація въ амурскомъ лиманѣ продолжается лишь 4½ мѣсяца и доступна для судовъ, сидящихъ въ водѣ не болѣе 12 футъ. Для зимовки морскихъ судовъ нѣтъ безопаснаго мѣста ближе 35 миль отъ порта; устройство же искусственной гавани для этой цѣли, хотя и возможно, но потребовало бы большихъ затратъ. По мелководію всей мѣстности около порта и невозможности углубить ее болѣе 8 футъ, такъ какъ на этой глубинѣ встрѣчается уже каменная плита, постройка большихъ судовъ на эллингахъ порта невозможна, да и устройство доковъ въ порту представило бы затрудненія почти неодолимые.

Николаевскъ, находясь на сѣверной окраинѣ той части Приморской области, которая имѣетъ будущ-

ность, удаленъ на 2000 верстъ отъ важнѣйшихъ въ области пунктовъ, каковыми нельзя не признать южныя гавани. Это обстоятельство представляетъ весьма важныя неудобства при отсутствіи дорогъ, проведеніе и содержаніе которыхъ въ низовьяхъ Амура едва ли возможно въ близкомъ будущемъ по ограниченности населенія. Сообщенія съ Николаевскомъ производятся по рѣкѣ Амуръ лѣтомъ на судахъ, а зимою саннымъ путемъ по льду. Весною и осенью, въ сложности на 4 мѣсяца въ году, это сообщеніе совершенно прекращается; къ тому же въ это время неизбѣжны и поврежденія телеграфа. По этимъ причинамъ нельзя не признать, что, кромѣ неудобства въ смыслѣ порта, Николаевскъ вовсе не отвѣчаетъ условіямъ, необходимымъ для сосредоточенія областной администраціи, въ особенности при постоянномъ возрастаніи заселеній въ южно-уссурійскомъ краѣ.

Изобиліе при-  
родныхъ гаваней  
въ южной части  
Приморской об-  
ласти.

Счастливое очертаніе береговъ южной части Приморской области образуетъ рядъ великолѣпныхъ гаваней отъ 44° сѣверной широты до границы съ Кореею. Бухты Св. Владиміра, Св. Ольги, Врангеля и Находка въ заливѣ Америка, заливѣ Стрѣлокъ, Владивостокъ, Новикъ на островѣ Русскомъ, Славянская и Посѣта представляютъ, по закрытости своихъ рейдовъ для безопасной стоянки судовъ, превосходные пункты для устройства портовъ; но изъ всѣхъ этихъ гаваней мѣстное начальство отдавало предпочтеніе бухтѣ Новгородской въ заливѣ Посѣта и Владивостоку. Въ первой изъ этихъ бухтъ еще въ 1860 году



былъ учрежденъ военный постъ; но при сооруженіи въ немъ необходимыхъ построекъ встрѣтились большія затрудненія, происходящія отъ отсутствія лѣса въ окрестностяхъ поста. Поэтому необходимость заставила заготовлять лѣсъ частью на островѣ Русскомъ, частью въ Владивостокѣ, гдѣ для этого была назначена особая рабочая команда.

Доставка заготавливаемого лѣса изъ Владивостока въ Новгородскую гавань вызвала необходимость въ содержаніи между этими пунктами морскаго сообщенія, а это обстоятельство дало поводъ къ устройству въ Владивостокѣ въ 1861 году морскаго поста, состоявшаго изъ небольшого числа морскихъ нижнихъ чиновъ при офицерѣ. При постѣ были оставлены барказы и мелкосидящія въ водѣ китайскія джонки, которыя были необходимы для плаванія по рѣкѣ Суйфуну, служащей естественнымъ путемъ сообщенія между вновь занятыми южными гаванями и внутренностію южно-уссурійскаго края. Въ то же время на начальника владивостокскаго морскаго поста былъ возложенъ надзоръ за мѣстными жителями, выходцами изъ Китая, такъ называемыми манзами, занимавшими въ бухтахъ залива Петръ Великій промысломъ морской капусты и трепанговъ, торговля которыми сосредоточивалась въ Владивостокѣ.

Начиная съ 1862 года уже иногда случалось, что коммерческія суда, приходившія съ казеннымъ грузомъ изъ Европы и неуспѣвавшія почему либо попасть въ Николаевскъ, сдавали свои грузы въ Влади-

Начало Влади-  
востока.

востокъ. Перевозка такихъ грузовъ, снабженіе постоянныхъ командъ, содержаніе сообщеній между постами и необходимость надзора за огражденіемъ мѣстныхъ богатствъ по берегу всего залива Петръ Великій отъ эксплуатаціи иностранныхъ судовъ—съ каждымъ годомъ усиливали плаваніе нашихъ судовъ въ этой мѣстности, причемъ признавалось даже необходимымъ оставлять тамъ хотя по одному судну на зимовку.

Въ 1864 году командиръ портовъ Восточнаго океана признавалъ уже невозможнымъ оставлять долѣ эти мѣстности, удаленныя отъ Николаевска почти на 2000 верстъ, безъ нѣкоторыхъ морскихъ учреждений и безъ организованнаго до извѣстной степени морскаго управленія, а потому въ этомъ году были высланы изъ Николаевска въ Владивостокъ: паровая лесопильня, нѣсколько механическихъ станковъ, кузнечныя горны, вагранка для плавки металловъ и разныя инструменты. Этимъ было положено основаніе въ Владивостокѣ механическому заведенію и мастерскимъ, для устройства которыхъ и управленія ими былъ назначенъ особый механикъ. Завѣдываніе же всѣми морскими командами и учрежденіями въ Владивостокѣ, а равно распоряженіе судами, плававшими въ водахъ залива Петръ Великій, было поручено въ то время одному изъ старшихъ штабъ-офицеровъ сибирской флотиліи.

Въ силу сложившихся такимъ образомъ мѣстныхъ потребностей, морскія учрежденія въ Владивостокѣ развивались изъ года въ годъ, и съ 1866 года тамъ



уже постоянно находились двѣ шкуны сибирской флотиліи: «Алеутъ» и «Фарватеръ». На командира первой изъ нихъ было возложено завѣдываніе морскими учрежденіями и забота о снабженіи Новгородскаго поста въ заливѣ Посѣтъ. Въ это время Владивостокъ настолько уже обладалъ средствами, что была возможность выстроить тамъ два морскіе бота и одну деревянную баржу.

По мѣрѣ болѣе частаго посѣщенія южныхъ гаваней нашими судами эскадры Восточнаго океана и развитія населенія въ южно-уссурійскомъ краѣ, все болѣе ощутительными становились неудобства разобщенности этихъ гаваней съ главнымъ въ то время портомъ и центромъ администраціи, Николаевскомъ. Въ виду этого, бывшій командиръ портовъ Восточнаго океана, контръ-адмиралъ Козакевичъ, вошелъ въ 1860 году, чрезъ бывшаго генералъ-губернатора Восточной Сибири графа Муравьева-Амурскаго, съ представленіемъ о необходимости связать электрическимъ телеграфомъ Николаевскъ черезъ Хабаровку съ южными нашими портами. Необходимость проведенія телеграфа вызывалась тѣмъ, что, по невозможности учредить и содержать правильное и быстрое сообщеніе съ южными портами, нѣкоторое время года не существовало никакихъ средствъ передавать приказанія изъ Петербурга на эскадру Восточнаго океана; устья Амура почти на 5 мѣсяцевъ закрыты для навигаціи, между тѣмъ какъ въ южныхъ портахъ суда могутъ плавать почти круглый годъ.

Соединеніе телеграфомъ Николаевска съ Новгородскою гаванью.

*судна*

Для того, чтобы приступить къ осуществленію этого дѣла безотлагательно же, Его Императорское Высочество Генераль-Адмираль, 17-го января 1861 года, испросилъ Высочайшее разрѣшеніе отмѣнить посылку фрегата «Ослябя» въ Восточный океанъ и остающіяся отъ этого свободными 80 т. рублей назначить въ 1861 году на начало работъ по устройству электрическаго телеграфа Приморской области; самое же дѣло возложить на состоявшаго при генераль-губернаторѣ Восточной Сибири подполковника Романова. Для изученія способовъ сооруженія и содержанія телеграфныхъ линій, идущихъ преимущественно по мѣстамъ мало населеннымъ, подполковникъ Романовъ былъ командированъ въ Америку.

Приславъ сотрудниковъ для работъ по устройству телеграфа и отправивъ ихъ къ мѣсту работъ, подполковникъ Романовъ, въ началѣ весны 1861 года, отправился за границу, получивъ приказаніе заказать въ Европѣ, передъ отъѣздомъ въ Америку, необходимыя телеграфныя принадлежности. Въ теченіи 1861 года были заготовлены Романовымъ въ главныхъ городахъ Европы всѣ телеграфныя матеріалы для первой тысячи верстъ отъ Николаевска до Хабаровки, а затѣмъ и для второй половины телеграфной линіи отъ Хабаровки до Новгородской гавани, а также заказаны 4 парохода, специальное назначеніе которыхъ было бы служить для поддержанія исправности линіи. Весь телеграфный грузъ былъ посланъ изъ Европы на Амуръ осенью 1861 года. Отправившись вслѣдъ за симъ въ Аме-



рику, подполковникъ Романовъ старался посѣтить тѣ мѣстности, которыя по характеру своему въ отношеніи проведенія телеграфа наиболѣе представляли сходства съ Амурскимъ краемъ. По прибытіи же въ Николаевскъ, въ іюль 1862 года, онъ нашелъ уже постройку телеграфа въ слѣдующемъ положеніи: линія для телеграфа была прорублена въ лѣсу, началось уширеніе лѣсной просѣки отъ 5 до 8 сажень, приступлено къ заготовкѣ столбовъ и постройкѣ телеграфныхъ станцій въ Николаевскѣ, Софійскѣ и въ заливѣ Де-Кастри. Затѣмъ началась постановка столбовъ отъ Софійска къ Де-Кастри и Николаевску. Линія проводилась сперва по правому берегу рѣкъ Амура и Уссури, причемъ устраивались просѣки лишь въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ по характеру мѣстности необходимо было удалить проволоку отъ берега; далѣе отъ станицы Буссе линія направлена по рѣкѣ Сунгача до впаденія ея въ озеро Ханха, а оттуда по равнинѣ южно-уссурійскаго края до Новгородской гавани. При изслѣдованіи мѣстности и выборѣ линіи отъ Софійска до Хабаровки были встрѣчены на пути обширныя, въ нѣсколько сотъ квадратныхъ верстъ, озера, незначившіяся ни на какихъ картахъ, а извѣстныя только по слухамъ; эти водныя пространства необходимо было обходить, причемъ рабочіе отряды изъ нижнихъ чиновъ восточно-сибирскихъ линейныхъ баталіоновъ, по отсутствію вольнонаемнаго труда, посылались для кѣрчеванія деревьевъ, сравненія почвы, устройства мостовъ и гатей. Нижніе чины при ча-  
\*

стыхъ передвиженіяхъ принуждены были проводить по нѣскольку мѣсяцевъ въ шалашахъ и балаганахъ на густозаросшей сырой почвѣ непроходимыхъ амурскихъ лѣсовъ. Они обязаны были дѣлать ежедневно большіе переходы съ мѣста работъ къ своимъ лагерямъ, таскать бичевой лодки съ провіантомъ и различнымъ грузомъ, а нерѣдко переносить то и другое на своихъ плечахъ за нѣсколько верстъ. Всѣ эти неблагопріятныя условія, а также невысылка всей той рабочей силы, на которую первоначально рассчитывалось, замедлили устройство амурскаго телеграфа. Но тѣмъ не менѣе, въ концѣ октября 1862 года телеграфъ былъ готовъ на протяженіи 135 верстъ отъ Николаевска до селенія Михайловскаго. Лѣтомъ 1864 года было открыто телеграфное дѣйствіе отъ селенія Михайловскаго до Софійска и залива Де-Кастри, а 30 ноября того же года и до Хабаровки. Устройство телеграфнаго провода по рѣкамъ Уссури, Сунгача и затѣмъ по матеріку южной части Приморской области, встрѣтившее тѣже естественныя преграды, потребовало болѣе года, такъ что все сооруженіе амурскаго телеграфа было окончено лишь въ 1866 году. Это было первое звено того телеграфа въ Азіи, который чрезъ нѣсколько лѣтъ прорѣзалъ все необъятное пространство Сибири и соединилъ отдаленнѣйшіе пункты нашей восточной окраины съ Петербургомъ непрерывною проволокою.

На постройку амурскаго телеграфа, при назначеніи рабочихъ отъ мѣстныхъ линейныхъ баталіоновъ,



вмѣсто найма вольныхъ людей, было издержано 466,864 руб.

Въ концѣ 1868 года бывший генераль-губернаторъ Восточной Сибири, генераль-лейтенантъ Корсаковъ, прибывъ въ Петербургъ, представилъ всеподданный-шую записку съ различными предположеніями о лучшемъ устройствѣ Приморской области.

Предположенія  
ген.-губ. Корса-  
кова о лучшемъ  
устройствѣ При-  
морской области.

Предположенія эти заключались между прочимъ въ слѣдующемъ: 1) перенести изъ Николаевска въ Хабаровку военныя и гражданскія управленія области; 2) упразднить должность командира сибирской флотилии и назначить начальника области изъ лицъ военнаго вѣдомства; 3) учредить военный портъ въ одной изъ южныхъ гаваней Восточнаго океана, и 4) раздѣлить сибирскую флотилию на два отдѣла, съ назначеніемъ одного отдѣла въ николаевскій портъ, а другаго въ одну изъ южныхъ гаваней, подъ управленіемъ двухъ капитановъ надъ портомъ.

Между тѣмъ, въ виду того, что дѣла Приамурскаго края, послѣ упраздненія амурскаго комитета, обсуждались посредствомъ сношеній министерствъ между собою, что подобный способъ дѣйствія замедлялъ ходъ дѣла и не велъ къ удовлетворительнымъ результатамъ, Государь Императоръ, еще 19 февраля 1868 года, Высочайше повелѣтъ соизволилъ: не учреждая постоянного комитета, при возникновеніи вопросовъ по Приамурскому краю, касающихся нѣсколькихъ вѣдомствъ, предоставить Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу собирать каждый разъ подлежащихъ

министровъ для общаго обсужденія означенныхъ вопросовъ.

Учрежденіе комисіи для изслѣдованія на мѣстѣ потребностей края.

Въ одномъ изъ этихъ совѣщаній, происходившихъ въ мартѣ 1869 года, бывшій министръ финансовъ статсъ-секретарь Рейтернъ высказалъ мысль, что для приведенія потребностей Амурскаго края въ извѣстность было бы полезно послать туда весной комиссію изъ лицъ, уполномоченныхъ отъ разныхъ вѣдомствъ.

Государь Императоръ изволилъ одобрить это мнѣніе и назначилъ предсѣдателемъ комисіи генераль-адъютанта Сколкова.

Комиссія, состоявшая изъ представителей отъ министерствъ: финансовъ, морскаго, военнаго, внутреннихъ дѣлъ, государственныхъ имуществъ и удѣловъ, отправилась къ мѣсту назначенія въ апрѣлѣ 1869 года и возвратилась въ декабрѣ того же года. Труды ея поступили на разсмотрѣніе совѣщанія изъ подлежащихъ министровъ, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала.

Предположенія комисіи.

Главнѣйшій недостатокъ, по мнѣнію комисіи, дѣйствовавшаго порядка управленія Приамурскимъ краемъ заключался въ подчиненіи этого управленія главному начальству Восточной Сибири, имѣющему мѣстопробываніе за нѣсколько тысячъ верстъ. Поэтому комиссія предлагала: управленіе Приамурскимъ краемъ изъять изъ подчиненія управленію, находящемуся въ Иркутскѣ. Такъ какъ населеніе обѣихъ Приамурскихъ областей не превышаетъ 70 т. душъ, то излишне дѣленіе края на двѣ области: приморскую и амурскую, и обѣ



онѣ могутъ быть соединены въ одну, съ перенесеніемъ управленія изъ Николаевска въ болѣе центральный пунктъ—Хабаровку. Но такое перенесеніе управленія во внутрь края отдаляетъ начальника области на тысячу верстъ отъ берега моря и тѣмъ самымъ ставитъ его въ невозможность принимать непосредственное участіе въ управленіи морскою частію. Исключительная важность морскихъ интересовъ нашихъ въ Восточномъ океанѣ и преобладаніе ихъ надъ прочими, а равно спеціальность морскаго дѣла требуютъ учрежденія самостоятельнаго морскаго управленія на прибрежьи этого океана и на островахъ. Посему коммисія полагала предоставить амурскій полуостровъ съ островомъ Русскимъ и городомъ Владивостокомъ и все морское побережье края и острова въ вѣдѣніе особаго главнаго командира портовъ Восточнаго океана. Подчиненіе всѣхъ этихъ мѣстностей главному командиру обусловливается тѣмъ, что онѣ не имѣютъ другаго сообщенія съ материкомъ кромѣ морскаго.

Принявъ въ основаніе вышесказанное заключеніе коммисіи, особое совѣщаніе по дѣламъ Приамурскаго края, въ засѣданіи 25 мая 1870 года, остановилось на слѣдующемъ предположеніи:

Постановленіе  
особаго совѣща-  
нія по дѣламъ  
Приамурскаго  
края.

1) Гражданское управленіе Приамурскимъ краемъ изъять изъ подчиненія находящагося въ Иркутскѣ центрального управленія Восточной Сибири.

2) Оставивъ забайкальскую область по прежнему въ составѣ генералъ-губернаторства Восточной Сибири,

изъ существующихъ нынѣ областей Восточной Сибири, приморской и амурской, образовать одну подъ наименованіемъ Амурская область, подъ вѣдѣніемъ начальника области. Мѣстопробываніемъ областного управленія назначить Хабаровку. Къ этой области примѣнить общія губернскія учрежденія не въ полномъ ихъ развитіи, но въ упрощенномъ видѣ, соотвѣтственно мѣстнымъ потребностямъ.

3) Изъ Амурскаго полуострова съ островомъ Русскимъ и городомъ Владивостокомъ, морскаго побережья отъ Владивостока до залива Де-Кастри, округовъ Петропавловскаго, Гижигинскаго и Удскаго, острововъ Сахалина, Командорскихъ и Курильскихъ образовать особое управленіе въ вѣдѣніи главнаго командира портовъ и острововъ Восточнаго океана. Морскія учрежденія перенести изъ Николаевска въ Владивостокъ, гдѣ назначить пребываніе главному командиру. Степень власти этого должностнаго лица въ морскомъ отношеніи примѣнить къ власти главнаго командира портовъ Европейской Россіи; въ военномъ же и гражданскомъ отношеніи къ правамъ военнаго губернатора.

4) Не выдѣляя приамурскаго военнаго управленія изъ вѣдѣнія военнаго округа Восточной Сибири, начальствованіе войсками во вновь учреждаемой Амурской области поручить начальнику бригады, съ тѣмъ, чтобы по командованію права его были расширены сравнительно съ принадлежащими этой должности по общему положенію; въ хозяйственномъ же отношеніи



онъ былъ бы подчиненъ военному управленію въ Иркутскѣ.

5) Войска, находящіяся въ мѣстностяхъ, подлежащихъ управленію главнаго командира, передать въ вѣдѣніе сего послѣдняго, какъ въ командномъ, такъ и въ хозяйственномъ отношеніяхъ. При семъ сообразить, не можетъ ли быть организованъ изъ переданныхъ такимъ образомъ командъ особый морской батальонъ.

6) Для надобностей порта и для удовлетворенія требованій въ стратегическомъ отношеніи, островъ Русскій, раздѣляемый отъ Владивостока проливомъ Босфоръ-Восточный, передать изъ удѣльнаго въ морское вѣдомство.

7) Дальнѣйшую разработку положеній на основаніи этихъ главныхъ началъ предоставить произвести въ министерствахъ по принадлежности, съ тѣмъ, чтобы окончательно выработанные проекты положеній и штатовъ были вновь внесены на разсмотрѣніе совѣщанія и затѣмъ уже поступили на окончательное утвержденіе Высочайшей власти, по свойству предметовъ, чрезъ государственный совѣтъ, комитетъ министровъ или всеподданнѣйшими докладами.

Но это положеніе приведено до сихъ поръ въ исполненіе только въ той части, которая относится до устройства собственно морскаго управленія, такъ какъ сперва противъ заключенія совѣщанія, относительно отдѣленія амурскаго края отъ забайкаля, предъявлены возраженія со стороны военнаго министра, неучаствовавшего въ совѣщаніи 25-го мая 1870 года, а по

томъ возникли новыя предположенія о переустройствѣ всей Сибири въ связи съ амурскимъ краемъ и туркестанскимъ и оренбургскимъ генераль-губернаторствами. Такимъ образомъ, Высочайшимъ повелѣніемъ 16 февраля 1871 года, заключенія совѣщанія объ изыятіи морской части изъ вѣдѣнія генераль-губернатора Восточной Сибири, о присвоеніи командиру сибирской флотиліи званія главнаго командира и о перенесеніи морскихъ учрежденій въ Владивостокъ, разрѣшено морскому министерству приводить въ исполненіе безотлагательно, по мѣрѣ имѣющихся у него денежныхъ средствъ, не обременяя государственное казначейство особыми сверхсметными ассигнованіями.

Въ видахъ предоставленія мѣстной власти болѣе простора въ ея дѣятельности, званіе командира портовъ Восточнаго океана, по изыятіи его по морской части изъ вѣдѣнія генераль-губернатора Восточной Сибири, было замѣнено званіемъ главнаго командира. При устройствѣ порта въ Владивостокъ назначенному въ 1871 году на этотъ новый постъ контръ-адмиралу Кроуну было вмѣнено въ обязанность принять къ исполненію слѣдующія главныя условія: 1) не придавать портовымъ постройкамъ характера капитальныхъ сооружений, такъ какъ въ Владивостокѣ возводить какія либо укрѣпленія не предполагается, и 2) при избраніи мѣстности для портовыхъ сооружений имѣть въ виду, чтобы она по возможности была удалена отъ выстрѣловъ непріятеля съ моря. Затѣмъ ему предоставлено было право утверждать сметы на производ-



ство построекъ, причемъ принимать въ расчетъ исполненіе работъ подрядомъ отъ командъ, употребленіемъ нижнихъ чиновъ въ поденную работу и наймомъ рабочихъ изъ китайцевъ и корейцевъ.

Въ теченіи 1871 года въ Николаевскѣ дѣлались необходимыя подготовленія къ перенесенію портовыхъ учреждений, а въ Владивостокѣ была организована установленная новымъ штатомъ строительная часть портового управленія, заготовлялись строевой лѣсъ и другіе строительные матеріалы и приступлено къ постройкѣ двухъ деревянныхъ зданій подъ магазины и устройство хлѣбопекарныхъ печей.

Съ открытіемъ навигаціи 1872 года была направлена изъ Николаевска во Владивостокъ большая часть сибирскаго флотскаго экипажа, а вслѣдъ за нимъ и медицинская часть, причемъ въ Владивостокѣ былъ устроенъ временный госпиталь; затѣмъ, къ концу навигаціи, по окончаніи производившихся въ Николаевскѣ ремонтныхъ судовыхъ работъ, были отпращены въ Владивостокъ кадры мастеровыхъ съ нѣкоторыми портовыми чинами, а также гидрографическая часть и коммисія военного суда. Буксирные пароходы: «Польза», «Буксиръ» и «Китъ», приспособленные для переезда открытымъ моремъ, въ теченіи того же 1872 года благополучно достигли Владивостока, и къ концу навигаціи этого года въ рѣкѣ Амуръ не оставалось уже ни одного морскаго судна сибирской флотиліи. Всѣ онѣ, за исключеніемъ транспортовъ «Японецъ» и «Манджуръ», остававшихся — первый въ заливѣ Де-Кастри,

а второй въ Японіи, зимовали съ 1872 на 1873 годъ въ Владивостокѣ, гдѣ для ремонта судовъ уже имѣлись достаточныя средства. Въ этотъ періодъ времени перевозкою изъ Николаевска судовыхъ запасовъ и портового имущества, строительныхъ и комисаріатскихъ матеріаловъ, провіанта и провизіи были заняты все суда флотилии, при участіи сверхъ того 6-ти зафрахтованныхъ коммерческихъ судовъ.

Въ виду расходовъ, сопряженныхъ съ переездомъ на новое мѣсто, всемъ офицерамъ и чиновникамъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго въ 1872 году, выдавались пособія: семейнымъ по годовому окладу жалованья, а несемейнымъ по полугодовому, на что было издержано до 35,000 руб. Кромѣ того былъ назначенъ особый капиталъ, въ размѣрѣ 25,000 рублей, для выдачи ссудъ тѣмъ офицерамъ, которые пожелаютъ строить собственные дома.

При распланированіи мѣста для устройства порта, госпиталя, казармъ и городскихъ зданій, было принято въ соображеніе помѣстить наиболѣе важныя сооруженія по возможности далѣе отъ выстрѣловъ со стороны Амурскаго залива, омывающаго полуостровъ Муравьевъ-Амурскій съ западной стороны, согласно указаніямъ данной на этотъ предметъ инструкціи. Портъ и городъ расположились на сѣверной сторонѣ бухты Золотой Рогъ, но такъ, что въ восточной ея части, или въ самой вершинѣ бухты, наиболѣе удаленной отъ Амурскаго залива, былъ отведенъ участокъ для госпитальныхъ построекъ, а затѣмъ отъ госпиталя



съ востока на запад постройки шли на протяженіи шести верстъ въ слѣдующемъ порядкѣ: казармы для сибирскаго флотскаго экипажа, зданія строительной части порта, участокъ для постройки офицерскихъ домовъ или, такъ называемая, офицерская слободка, мѣсто для устройства новаго порта, городскія зданія, старыи портъ, основанный, какъ уже выше было сказано, еще въ 1867 году, гдѣ на первое время и были сосредоточены всѣ портовые мастерскія, и наконецъ близъ мыса Эгершельдъ участокъ для артиллерійскихъ мастерскихъ.

Къ концу 1872 года въ Владивостокѣ были уже готовы: двѣ казармы для нижнихъ чиновъ сибирскаго флотскаго экипажа, столовая для нижнихъ чиновъ, одинъ флигель госпиталя, 4 деревянныхъ магазина, домъ экипажнаго командира, поставлена паровая лѣсо-пильня и приведенъ въ дѣйствіе кирпичный заводъ.

Въ теченіи 1873 года въ новомъ порту были собраны доставленные изъ Европы два желѣзные магазина и отъ нихъ проведена къ пристани желѣзная дорога, выстроены три досчатыхъ магазина и временная пристань, приступлено къ устройству пекарнаго завода и порохового погреба. Въ участкахъ госпитальномъ и экипажномъ выстроены: казарма № 3, цейхгаузъ, временная баня для нижнихъ чиновъ, второй флигель госпиталя съ кухней при немъ и приступлено къ постройкѣ флигеля № 3 для госпиталя.

Для помѣщенія главнаго командира портовъ Восточнаго океана былъ обращенъ домъ, выстроенный еще

въ 1869 году, но по случаю ожидавшагося прибытія въ 1873 году въ Владивостокъ Великаго Князя Алексія Александровича значительно отремонтированный и расширенный. Въ теченіи того же года, всѣ части портового управленія въ Владивостокъ открыли свои дѣйствія, но для помѣщенія нѣкоторыхъ изъ нихъ оказалось необходимымъ прибѣгать къ найму и приспособленію частныхъ домовъ. Въ томъ же году было переведено во Владивостокъ содержимое на смѣтные суммы морскаго министерства женское училище, для помѣщенія котораго былъ пріобрѣтенъ домъ. Равнымъ образомъ устроено помѣщеніе для переведенной средствами морскаго вѣдомства изъ Николаевска во Владивостокъ мужской прогимназіи.

Начатыя въ 1873 году постройки были приведены къ окончанію въ слѣдующемъ году, и затѣмъ на суммы, ежегодно ассигнуемыя въ размѣрѣ около 135 т. руб., постройка зданій, необходимыхъ для порта и помѣщенія командъ, продолжается и до настоящаго времени. Къ сожалѣнію, по недостатку рабочей силы и ограниченности мѣстныхъ средствъ, сооруженіе мастерскихъ въ новомъ порту идетъ медленно, а потому портовые работы и до сихъ поръ производятся въ прежнихъ, сдѣланныхъ на скорую руку, мастерскихъ такъ называемаго стараго порта.

Число всѣхъ построекъ морскаго вѣдомства простирается въ настоящее время въ Владивостокъ до 160-ти. Устройство его не приведено еще къ совершенному окончанію, но однакожъ и теперь уже тамъ имѣются



достаточныя механическія средства для ремонта машинъ въ 360 нарицательныхъ силъ. Морское министерство до настоящаго времени не имѣло средствъ основать во Владивостокѣ докъ или мортоновъ элингъ и по отсутствію этихъ сооруженій мѣстныя суда, для окраски и исправленій ихъ подводной части, обыкновенно посылаются въ порта Китая и Японіи, гдѣ имѣются доки.

Какъ городъ, Владивостокъ развивается довольно успѣшно и городскіе доходы въ немъ простираются ежегодно до 15 т. р., тогда какъ въ Николаевскѣ они не превышали 5 т. рублей.

Къ сожалѣнію, вопросъ о будущности Владивостока, какъ *военнаго* порта, еще нельзя назвать окончательно рѣшеннымъ. Оказывается, что мѣстность Владивостока, представляющая превосходный портъ, обладающая строительнымъ матеріаломъ и прѣсною, водою, имѣющая большія выгоды благодаря своему центральному положенію на побережьѣ Восточнаго океана, требуетъ для своей защиты значительныхъ береговыхъ сооруженій. Въ концѣ 1877 года, бывший генераль-губернаторъ Восточной Сибири, баронъ Фридрихсъ представилъ въ военное министерство подробныя соображенія объ устройствѣ такой сухопутной защиты Владивостока. Для разсмотрѣнія этихъ соображеній была образована особая коммисія, подъ предѣлательствомъ генераль-адъютанта Обручева. при участіи представителей отъ морскаго министерства, и она пришла къ заключенію, что воз-

Вопросъ объ  
укрѣпленіи Вла-  
дивостока.

*Резерв!*

ведение для защиты Владивостока долговременныхъ укрѣпленій потребуетъ единовременнаго расхода до 6.200,000 рублей, а ежегоднаго до  $\frac{1}{2}$  милліона руб. Въ виду такихъ громадныхъ расходовъ, коммисія остановилась на мысли избрать для устройства порта другую какую либо гавань, укрѣпленіе которой сопряжено было бы съ меньшими издержками, и обращаетъ въ этомъ случаѣ вниманіе на гавань Св. Ольги.

По собраніи нужныхъ свѣдѣній на мѣстѣ особо командированнымъ отъ морскаго вѣдомства офицеромъ, вопросъ объ укрѣпленіи Владивостока будетъ подвергнутъ окончательному разсмотрѣнію.

Уступка Сѣверо-Американскимъ Соединеннымъ Штатамъ нашихъ колоній въ Америкѣ.

Наконецъ, въ минувшее двадцатипятилѣтіе, въ составѣ русскихъ владѣній, омываемыхъ водами Тихаго океана, произошло еще одно весьма важное измѣненіе. Наши колоніи въ Сѣверной Америкѣ, служившія со времени ихъ основанія и до присоединенія къ имперіи Приамурскаго края хорошею морскою школою для нашихъ морскихъ офицеровъ и военныхъ судовъ, уступлены по условіямъ трактата 18 (30) марта 1867 года правительству Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ.



## ГЛАВА V.

### КОММИСАРИАТСКАЯ И ПРОВІАНТСКАЯ ЧАСТИ.

Мѣры по размѣщенію, продовольствію и обмундированію нижнихъ чиновъ, принятыя въ минувшее двадцатипятилѣтіе по морскому вѣдомству и существенно улучшившія бытъ нижнихъ чиновъ, изложены въ главѣ VII первой части «Обзора». Здѣсь перечисляются способы самаго заготовленія предметовъ комиссаріатскаго и провіантскаго довольствія и сдѣланныя въ этихъ способахъ измѣненія, съ цѣлью улучшенія качества заготавливаемыхъ предметовъ и удешевленія ихъ цѣны.

Недостатки существующей системы заготовленія провіанта съ публичныхъ торговъ давно уже обра-  
щали на себя вниманіе морскаго министерства. Вслѣд-  
ствіе этого, когда въ 1856 году въ военномъ вѣдом-  
ствѣ возникло предположеніе устроить это дѣло на  
совершенно иныхъ основаніяхъ, а именно заготовлять  
провіантъ непосредственною покупкою муки и крупы  
у помѣщиковъ, морское вѣдомство также приняло

Заготовленіе  
провіанта.

участіе въ опытѣ. Но какъ одновременное заготовленіе этимъ способомъ провіанта двумя вѣдомствами могло повести къ различнымъ затрудненіямъ, то морское вѣдомство ограничилось тѣмъ, что просило военное вѣдомство присоединить къ своему заготовленію то количество провіанта, какое требовалось морскому вѣдомству. Однако на слѣдующій же годъ военное вѣдомство отказалось отъ производства заготовки провіанта этимъ способомъ и обратилось по прежнему къ подрядному способу.

Особенности установившагося съ давняго времени и указаннаго въ законѣ порядка заготовленія провіанта заключаются въ томъ, что казна, чрезъ командируемыхъ съ этою цѣлію чиновниковъ, слѣдитъ за всѣми дѣйствіями подрядчика по закупкѣ и сплаву провіанта и уплачиваетъ ему извѣстный процентъ стоимости провіанта по мѣрѣ постепеннаго исполненія имъ контракта, какъ то: пріобрѣтенія продуктовъ, найма или покупки судовъ для сплава ихъ и т. под. Такимъ образомъ, еще до прихода провіанта на мѣсто назначенія и до окончательнаго пріема его въ казну, казна уже оплачиваетъ почти полную его стоимость, и въ случаѣ если провіантъ по доставкѣ окажется не удовлетворительнымъ по качеству, то казна не имѣетъ возможности замѣнить его другимъ, такъ какъ деньги на пріобрѣтеніе провіанта уже затрачены. При за-подрядѣ провіанта въ 1860 году министерство предполагало испытать способъ заготовленія провіанта обыкновеннымъ подряднымъ способомъ, какой прак-



тикуется при заготовленіи всѣхъ прочихъ предметовъ продовольствія, т. е. производя уплату подрядчику денегъ не ранѣе дѣйствительной сдачи имъ въ магазины заподряженныхъ припасовъ, безъ всякихъ предварительныхъ платежей; но опытъ министерства не удался, вслѣдствіе неисправности подрядчика (графа Сиверса), принявшаго на себя исполненіе этого обязательства.

Съ того времени провіантъ заподряжается морскимъ вѣдомствомъ на обыкновенныхъ условіяхъ провіантскихъ подрядовъ, которыя, впрочемъ, время отъ времени подвергались разнымъ измѣненіямъ, имѣвшимъ цѣлю большее обезпеченіе казны въ исправномъ исполненіи контрактовъ.

Изъ числа этихъ измѣненій слѣдуетъ упомянуть о слѣдующихъ:

Измѣненія въ  
условіяхъ на по-  
ставку провіанта.

1) Уменьшенъ размѣръ процентныхъ платежей, выдаваемыхъ подрядчикамъ, какъ на мѣстахъ покупки провіанта, такъ и во время сплава его по назначенію. Прежде, до прихода судовъ съ провіантомъ въ С.-Петербургъ или Кронштадтъ, провіантъ былъ уже оплачиваемъ казною въ размѣрѣ 90% его стоимости; съ 1867 года этотъ процентъ уменьшенъ до 75%.

2) Поставка провіанта составляетъ такую неотложную операцію, что казна должна имѣть возможность, въ случаѣ неисправности подрядчика, принимать рѣшительныя мѣры для своевременнаго обезпеченія довольствія командъ. Между тѣмъ по дѣйствовавшему закону, въ случаѣ неисправности под-

рядчика, морское вѣдомство обязано было ожидать въ продолженіи 4 мѣсяцевъ отвѣта отъ залогодателей подрядчика, не пожелаютъ ли они принять на себя исполненіе подряда; но и въ случаѣ ихъ отказа, казна не имѣла права дѣйствовать прямо на счетъ этихъ залоговъ, а требовалось дѣлать розыски, не находится ли у подрядчика гдѣ либо собственнаго его имущества. Съ 1867 года въ кондиціи по заготовленію провіанта для морскаго вѣдомства вводится условіе, что, въ случаѣ неисправности подрядчика, исполненіе подряда не переходитъ къ его залогодателямъ и поручителямъ, а всякое взысканіе, падающее на подрядчика, обращается сперва на тѣ суммы, какія слѣдуетъ ему отъ казны, потомъ на залого, лично ему принадлежащіе, затѣмъ на залого, довѣренныя ему другими лицами, и наконецъ, если долгъ казнѣ не покроется всѣми этими средствами, взысканіе падаетъ на прочее имущество подрядчика.

3) Съ 1868 года положено приглашать къ провіантскимъ торгамъ только лицъ специально производящихъ торговлю хлѣбомъ и извѣстныхъ с.-петербургскому биржевому комитету.

Принятіе этихъ мѣръ благоприятно повліяло на исходъ провіантскихъ заготовокъ. При прежнемъ условіи допущенія къ торгамъ не однихъ торговцевъ хлѣбными продуктами, а всѣхъ желающихъ, нерѣдко случалось, что подряды попадали въ руки людей неблагонадежныхъ; такъ, въ 1867 году часть провіантскаго за подряда для кронштадтскаго и с.-петербургскаго



скаго портовъ была отдана съ торговъ индурскому купцу Гросману, который, получивъ по этому подряду задаточныя деньги въ количествѣ до 25 т. руб., скрылся не приступивъ даже къ исполненію контракта. Въ тоже время случаи неисправности подрядчиковъ и продажи залоговъ порождали множество процессовъ, изъ которыхъ нѣкоторые не окончены еще до сихъ поръ. Со времени введенія министерствомъ указанныхъ выше измѣненій въ провіантскихъ подрядныхъ кондиціяхъ, случаевъ неисправности подрядчиковъ, которые давали бы поводъ къ возникновенію дѣлъ, не было.

Говоря о мѣрахъ, содѣйствовавшихъ улучшенію качества провіанта, заготовляемаго морскимъ вѣдомствомъ, не излишнимъ будетъ упомянуть объ аппаратѣ, изобрѣтенномъ докторомъ 8 флотскаго экипажа Раковичемъ (нынѣ умершимъ), для опредѣленія доброкачественности ржаной муки. Аппаратъ этотъ основанъ на удѣльномъ вѣсѣ хлороформа и на способности его, при смѣшеніи съ мукою, распредѣлять слоями составныя части муки и такимъ образомъ указывать большую или меньшую доброкачественность муки, степень сырости и сухости ея, постороннія примѣси и т. д. Хотя испытаніе муки этимъ аппаратомъ и не введено обязательно въ заключаемые съ подрядчиками договоры по поставкѣ муки, но пріемныя комиссіи, какъ морскаго, такъ и военнаго вѣдомствъ, руководствуются этимъ аппаратомъ въ тѣхъ случаяхъ, когда обыкновенно употребляемые способы и испытанія муки даютъ сомнительныя показанія.

Аппаратъ доктора Раковича для изслѣдованія качества ржаной муки.

Образованіе за-  
паса провіанта въ  
Кронштадтѣ.

Уменьшеніе числа командъ дало министерству воз-  
можность образовать нѣкоторый запасъ провіанта въ  
кронштадтскомъ портѣ, а именно 17,500 кулей муки  
и 2000 кулей крупы. Исключительное положеніе  
Кронштадта, какъ крѣпости и острова, побудило из-  
брать Кронштадтъ мѣстомъ для провіантскаго запаса;  
количество запаса рассчитано такъ, что оно достаточно  
для довольствія расположенныхъ въ Кронштадтѣ  
командъ по крайней мѣрѣ въ продолженіи 6 мѣсяцевъ.

Доставка про-  
віанта въ При-  
амурской край  
кругосвѣтнымъ  
путемъ.

Отправленіе кругосвѣтнымъ путемъ провіанта для  
продовольствованія морскихъ командъ, находящихся  
въ Приморской области Восточной Сибири, начав-  
шееся съ 1861 года, продолжается и до настоящаго  
времени. Вызванное исключительными обстоятель-  
ствами—неурожаемъ хлѣба въ Забайкальской области,  
а затѣмъ голодомъ въ Камчаткѣ, вслѣдствіе гибели  
посланнаго туда изъ Николаевска провіанта,—отправ-  
леніе изъ Европы провіанта въ Приморскую область  
сдѣлалось потомъ постояннымъ, вслѣдствіе невозмож-  
ности заготовлять хлѣбъ на мѣстѣ въ количествѣ до-  
статочномъ для обезпеченія потребностей морскаго  
вѣдомства. Въ первое время на морскомъ министер-  
ствѣ лежало отправленіе провіанта въ Приморскую  
область, необходимаго для продовольствія и морскихъ  
и военно-сухопутныхъ командъ; но впослѣдствіи воен-  
ное вѣдомство приняло на свое попеченіе заботу о  
продовольствіи своихъ войскъ, такъ что теперь мор-  
ское вѣдомство отправляетъ въ восточные порты не-  
большое, сравнительно съ прежнимъ, количество про-



віанта, нужное только для обезпеченія довольствіемъ морскихъ командъ.

Безъ сомнѣнія этотъ крайне нехозяйственный и невыгодный для казны способъ продовольствія командъ на нашемъ побережьи Восточнаго океана долженъ исчезнуть при первой возможности, съ увеличеніемъ въ краѣ населенія, получать хлѣбъ на мѣстѣ, но до сихъ поръ мѣстное управленіе не находитъ иного пути къ приобрѣтенію столь необходимаго жизненнаго продукта, и продовольствіе Приморской области все еще находится въ зависимости отъ Европейской Россіи.

Грузъ хлѣба ежегодно отправляется изъ Кронштадта на частныхъ судахъ, въ количествѣ, въ послѣдніе годы, отъ 50 до 70 т. пудовъ, и обходится на мѣстѣ отъ 1 р. 65 к. до 1 р. 90 к. за пудъ.

Въ составъ морской провизіи входятъ сухари, крупа, горохъ, мясо соленое и свѣжее, коровье масло, зелень, вино, уксусъ и табакъ, а съ 1860 года чай и сахаръ. Эти послѣдніе предметы довольствія первоначально было разрѣшено отпускать на суда, бывшія въ 1859 году подъ командою вице-адмирала фонъ-Шанца, вслѣдствіе представленія его о необходимости давать командамъ по утрамъ горячее питье, а впоследствии, когда убѣдились въ пользѣ этой мѣры, отпускъ чая былъ распространенъ на всѣ вообще суда.

Мѣры къ улуч-  
шенію морской  
провизіи.

Въ морскомъ вѣдомствѣ существовало мнѣніе будто важнѣйшіе предметы, входящіе въ составъ морской

провизіи, не могутъ быть заготовляемы сколько-нибудь въ значительномъ количествѣ по мѣрѣ дѣйствительной надобности и что только запасы могутъ обезпечить безостановочное снабженіе людей предметами довольствія. Поэтому образованіе запасовъ провизіи всегда входило въ хозяйственные расчеты морскаго управленія, а для того чтобы запасы эти не портились, мясо и масло солились крѣпче, въ ущербъ качества продуктовъ, и кромѣ того надобно было имѣть казенный сухарный заводъ. Но не смотря на эти предосторожности, морская провизія отъ долгаго лежанія часто портилась и казна, независимо отъ расходовъ по храненію, несла потери отъ порчи, усышки и утечки, а люди получали предметы не немедленно по ихъ заготовкѣ, но уже лежалые.

Не отвергая пользы запасовъ по нѣкоторымъ предметамъ и въ возможно ограниченномъ количествѣ, морское министерство приняло мѣры къ установленію такого порядка, который далъ бы возможность чаще возобновлять эти запасы и тѣмъ самымъ улучшить самое ихъ достоинство. На такое уменьшеніе необходимости въ запасахъ, между прочимъ, имѣло важное вліяніе то обстоятельство, что употребленіе провизіи, приготовленной впрокъ, перестало быть непремѣннымъ условіемъ морскаго плаванія въ нашемъ флотѣ; напротивъ того, какъ скоро судно находилось въ такой мѣстности, гдѣ можно было получать свѣжую провизію, послѣдняя начала входить въ составъ порціи. Такимъ образомъ команды броненосной эскадры, во



время плаванія въ Финскомъ заливѣ и Балтійскомъ морѣ, довольствовались печенымъ хлѣбомъ и свѣжимъ мясомъ, а не сухарями и солониной. Точно также во время плаванія въ отдаленныхъ моряхъ суда запасались свѣжимъ мясомъ и зеленью каждый разъ, когда къ этому представлялась возможность.

Въ заготовленіи тѣхъ предметовъ продовольствія, которые отпускались на суда изъ портовыхъ складовъ, сдѣланы разныя улучшенія. Такъ, надзоръ за дѣйствіями кронштадтскаго сухарнаго завода былъ чрезвычайно затруднителенъ. Состоя подѣ въ дѣлѣмъ кригсъ-коммисара, на отчетности котораго лежала и мука и сухари, казенный заводъ ускользалъ отъ всякаго дѣйствительнаго контроля. Для завода заготавливались особо дрова, освѣтительные матеріалы, вода, и при всѣхъ этихъ заготовленіяхъ могли вкрадываться неувимыя злоупотребленія. Кромѣ того, на заводѣ работали люди изъ разныхъ флотскихъ командъ, присылаемые по наряду. Люди эти справедливо жаловались на трудность непривычной имъ работы, не имѣвшей непосредственнаго отношенія къ морской военной ихъ специальности. Въ 1857 году кронштадтскій сухарный заводъ былъ отданъ съ торговъ въ аренду, причемъ арендаторъ обязался выпекать для флота, по мѣрѣ надобности, изъ казенной муки ржаные сухари и хлѣбъ. Не вполне удовлетворительное качество сухарей, изготовлявшихся на заводѣ, побудило въ 1868 году министерство передать выпечку сухарей непосредственно булочнымъ мастерамъ въ Кронштадтѣ.

Выпечка сухарей.

*в Кронштадтском  
Землеустроительном  
Управлении*

Для этого все потребное количество сухарей распределяется между кронштадтскими булочниками, и подряд, исполненіе котораго прежде было соединено съ содержаніемъ въ порту особаго завода и даже употребленіемъ казеннаго труда, теперь не представляетъ никакихъ затрудненій, а самое достоинство сухарей значительно улучшилось.

Посолка масла.

Посолка масла, отпускаемаго командамъ въ чистѣ продуктовъ морской провизіи, производилась неудовлетворительно. Кромѣ того что масло солилось слишкомъ крѣпко, оно растапливалось въ деревянныхъ обрѣзахъ и затѣмъ растиралось руками и размѣшивалось съ солью. При такомъ способѣ приготовления весь соръ находившійся въ маслѣ оставался въ немъ по прежнему; творожистыя части, присутствіе которыхъ въ маслѣ составляло главную причину преждевременной его порчи во время продолжительныхъ плаваній, также не выдѣлялись вполне, и кромѣ того такая посолка масла не могла происходить опрятно, потому что производилась въ жарко нагрѣтой комнатѣ и потъ съ солильщиковъ могъ легко попадать въ масло. Въ 1871 году для посолки масла, какъ въ Кронштадтѣ, такъ и въ Петербургѣ, были устроены особые аппараты, при посредствѣ которыхъ всѣ недостатки прежняго способа посолки были устранены. Аппаратъ этотъ состоитъ изъ кирпичной печи, сверху которой вмазанъ чугунный котелъ, наливаемый водою. Надъ этимъ котломъ придѣланъ деревянный ящикъ, плотно соединенный съ котломъ и составляющій какъ



бы продолженіе его стѣнокъ. Этотъ ящикъ наполняется масломъ. Къ нижней части ящика придѣляются трубы, чрезъ которыя масло стекаетъ въ особый резервуаръ, въ которомъ оно уже размѣшивается лопатами и солится. Когда печь затоплена и вода въ чугуна достаточно нагрѣется, масло положенное поверхъ воды растапливается, весь соръ и творожистыя части осаждаются на дно котла, въ ящикѣ же остается чистое въ жидкомъ состояніи масло.

Заготавливавшаяся въ прежнее время солонина, для отпуска на суда во время внутреннихъ и заграничныхъ плаваній, также не удовлетворяла вполне гигиеническимъ требованіямъ. Исслѣдованія этого продукта показали, что въ солонинѣ, при болѣе или менѣе продолжительномъ храненіи ея на судахъ, происходитъ убыль питательныхъ частей отъ избытка въ ней соли, а избытокъ соли обуславливался избыткомъ въ мясѣ кровянистыхъ частей, которыя, какъ оказалось, были слѣдствіемъ неудовлетворительнаго убоя скота. Такъ какъ кровь быстро подвергается порчѣ, то при посолкѣ мяса по необходимости употребляли много соли. Въ виду этого министерство старалось изыскать такой способъ посолки мяса, при которомъ оно сохранялось бы возможно долго, не теряя въ тоже время своихъ питательныхъ качествъ. Рядъ изслѣдованій, произведенныхъ съ этою цѣлю, далъ, наконецъ, возможность устроить посолку мяса вполне удовлетворительно и уменьшить крѣпость соленія мяса съ употребленіемъ вмѣсто прежнихъ 12 фунтовъ лишь 8 фунтовъ соли на пудъ мяса.

Заготовленію  
солонины.

Консервы.

Изыскивая способы къ улучшенію довольствія командъ во время плаваній, министерство постоянно обращаетъ также свое вниманіе на консервованные припасы, особенно отечественнаго приготовленія. Каждое новое предложеніе въ этомъ отношеніи подвергается подробному изслѣдованію и опыту во время плаваній. Если консервы оказываются удовлетворительными, они отпускаются на суда, впрочемъ съ такимъ расчетомъ, чтобы служить только дополненіемъ къ свѣжимъ продуктамъ, а не замѣнять послѣдніе, такъ какъ никакіе консервованные продукты никогда не могутъ быть сравнены съ свѣжими ни относительно вкуса, ни питательности; напротивъ того, командирамъ судовъ предписывается приобрѣтать свѣжіе продукты при каждой возможности.

Заготовленіе суконъ и казен.

Неблаговидность и непрочность грубаго армейскаго сукна, изъ котораго приготовлялись для флотскихъ командъ полукафтаны, заставляли желать замѣны этого матеріала другимъ, болѣе благовиднымъ, удобнымъ и прочнымъ. Но съ одной стороны—зависимость заготовленія армейскихъ суконъ отъ министерства финансовъ, которое снабжало ими морское вѣдомство въ натурѣ, а съ другой—невозможность, не увеличивая значительно расхода, улучшить качество этого сукна, ставили морское вѣдомство въ необходимость довольствоваться этимъ матеріаломъ даже при заграничныхъ плаваніяхъ.

Съ измѣненіемъ формы обмундированія, при которомъ разнообразіе одежды позволило матросу рѣже носить полукафтаны, представилась возможность уве-



личить срокъ имъ и употребить послѣдовавшее отъ этого сбереженіе на улучшеніе качества сукна. Срокъ полукафтана съ брюками полагался прежде годовой и эти предметы стоили въ концѣ 50-хъ годовъ казнѣ ежегодно 4 р. 62 к. При замѣнѣ годового срока полуторагодовымъ и армейскаго сукна гвардейскимъ, тѣже предметы обходились казнѣ 4 р. 68 к. Такимъ образомъ важное улучшеніе въ качествѣ главнаго предмета обмундированія послѣдовало почти безъ увеличенія расхода.

Вмѣстѣ съ замѣною армейскаго сукна гвардейскимъ морское вѣдомство начало мало по малу переходить отъ совершенно исключительнаго прежняго порядка заготовленія суконъ къ общему порядку, основанному на свободной конкуренціи. Въ прежнее время заготовленіе выдѣлываемыхъ изъ простой русской шерсти сѣраго и темнозеленаго армейскихъ суконъ и темнозеленой каразен лежало на обязанности министерства финансовъ, которое распредѣляло по своему усмотрѣнію нарядъ между фабриками, на основаніи объявляемыхъ на торгахъ цѣнъ и сообразно съ средствами каждой фабрики, руководствуясь при этомъ собиравшимися имъ свѣдѣніями о состояніи суконнаго производства въ государствѣ. Такой порядокъ, основанный на началѣ поддержанія отечественной суконной промышленности, требовалъ до двухъ лѣтъ времени между дачею наряда и поставкою и подчинялъ простое по себѣ дѣло заготовленія предметовъ обмундированія довольно сложнымъ соображеніямъ. Вслѣдствіе сего воен-

ное министерство уже съ 1866 года начало производить заготовленіе потребныхъ ему суконъ непосредственнымъ распоряженіемъ, а съ 1868 года и морское министерство, по соглашенію съ министерствомъ финансовъ, также приняло на себя за подрядъ армейскихъ суконъ и каразеи, потребныхъ для обмундированія морскихъ командъ.

Съ постепеннымъ улучшеніемъ матеріаловъ для обмундированія нижнихъ чиновъ, были составлены новыя образцы этихъ матеріаловъ, по которымъ они должны приниматься отъ подрядчиковъ, и составлены описанія этихъ образцовъ, въ которыхъ точнымъ и опредѣленнымъ образомъ указаны предѣлы годности вещей; для этого установлены опредѣленные нормы вѣса ткани (въ квадратномъ аршинѣ), число нитей, степень разрыва и т. п. Съ этою же цѣлю въ 1868 году министерство приобрѣло разныя механическія приспособленія, служація для испытанія качества тканей, какъ то: для опредѣленія вѣса, счета нитей, степени разрыва и т. д.

Снабженіе командъ шитымъ обмундированіемъ.

Въ прежнее время команды снабжались изъ мундирныхъ магазиновъ матеріалами, а самое шитье и приготовленіе вещей производилось при экипажахъ въ швальныхъ, отрывавшихъ постоянно много людей отъ прямыхъ ихъ служебныхъ обязанностей. Надзоръ за обмундированіемъ командъ и вся хозяйственная часть этой операціи, находясь въ непосредственной зависимости командира, поглощали время и дѣятельность его въ ущербъ занятій собственно на обученіе людей.



Всѣ невыгоды участія командировъ экипажей въ дѣлѣ, имъ несвойственномъ и требующемъ особенныхъ способностей и знаній, указывали на необходимость измѣненія существующаго порядка. Но прежняя форма обмундированія матросовъ требовала тщательной пригонки мундировъ къ складу людей, а потому трудно было придумать мѣры, коими можно было замѣнить экипажныя шпальни. Съ измѣненіемъ формы обмундированія, съ замѣною мундировъ широкими полукафтанами, представилась возможность готовить вещи на три роста, а впоследствии на пять ростовъ, и разрѣшеніе вопроса сдѣлалось удобнымъ. Оставалась одна экономическая сторона, которая могла поставить препятствіе къ введенію изготовленія вещей вольными мастерами и къ снабженію командъ готовыми вещами. Изученіе этой экономической стороны и изысканіе средствъ къ осуществленію столь полезной мѣры, при возможно меньшихъ расходахъ, составили предметъ настойчивыхъ усилій и послѣдовательныхъ мѣръ со стороны морскаго управленія.

Изъ Англіи въ началѣ 50-хъ годовъ были выписаны паровая кроильная и швальная машины, въ то время составлявшія еще совершенную новостъ въ Россіи. Начались надъ ними опыты приученія къ нимъ людей. Первые же опыты изготовленія платья при помощи машинъ привели къ убѣжденію, что эти машины ускоряютъ работу портныхъ вдвое. Вслѣдствіе этого, въ 1858 году число швейныхъ станковъ увеличено до 9 и они поставлены въ зданіи главнаго адмиралтейства

въ Петербургѣ, а для приученія къ этой работѣ и для окончательной отдѣлки вещей истребованы изъ флотскихъ экипажей по два человѣка портныхъ. Этими людьми съ помощью машинъ, для отпуски въ команды въ обмундированіе по сроку 1859 года, сшито мундировъ съ брюками 2,000 и шинелей 800. Шитье ихъ обошлось: мундира съ брюками по 22 к. и шинели по 11½ к., при выдачѣ половины этихъ денегъ портнымъ въ видѣ платы, тогда какъ постройка мундировъ съ брюками вольными мастерами обходилась комисаріату—1 р. 85 к. за пару и шинели 1 р. Работы эти производились еще какъ бы въ видѣ опыта и сшитыя вещи отпущены въ разныя команды, преимущественно такія, которыя отправились лѣтомъ 1859 года въ заграничное плаваніе. Но такъ какъ опытъ этотъ удался, то Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ приказалъ дать приготовленію сшитыхъ вещей при помощи машинъ большее развитіе, начавъ довольствіе сшитыми вещами съ нестроевыхъ командъ. Согласно этому, въ зданіи главнаго адмиралтейства, въ бывшемъ помѣщеніи гимнастическаго зала, а затѣмъ въ помѣщеніи прежней такелажной и парусной мастерской, была устроена удобная и просторная мастерская, въ которой ежедневно работали уже до 200 человѣкъ портныхъ, откомандированныхъ временно изъ флотскихъ и ластовыхъ экипажей. Съ 1861 года начали постепенно замѣнять въ швальнѣ казенныхъ рабочихъ вольнонаемными. Первоначально нанятое для опыта небольшое число вольныхъ порт-



ныхъ постепенно увеличивалось и уже къ 1862 году въ швальнѣ работало 102 наемныхъ мастеровыхъ, а въ послѣдующіе годы работы въ швальнѣ стали производиться исключительно вольнонаемными мастерами.

Вполнѣ правильное устройство этой части замедлялось отсутствіемъ въ достаточномъ количествѣ запаса мундирныхъ предметовъ, что побуждало вести работы въ центральной швальнѣ не круглый годъ въ одинаковомъ размѣрѣ, но въ зависимости отъ большей или меньшей настоятельности въ полученіи командами предметовъ обмундирования. Въ 1868 году оказалось возможнымъ образовать такой запасъ готовыхъ вещей на полное обмундированіе 4-хъ тысячъ человѣкъ. Запасъ этотъ, находящійся въ петербургскомъ портѣ, гдѣ имѣется швальня, придалъ всему дѣлу болѣе правильное теченіе. Швальня работаетъ теперь круглый годъ равномерно. Вещи отпускаются изъ запаса на обмундированіе командъ, а взаменъ ихъ изготовляются вещи изъ свѣжихъ матеріаловъ для пополненія запаса. Этотъ же запасъ далъ возможность въ 1876 году удовлетворить потребности въ предметахъ обмундирования, встрѣтившейся въ портахъ Чернаго моря, по случаю увеличенія по военнымъ обстоятельствамъ числа командъ. Въ Николаевѣ было перевезено изъ запаса 440 комплектовъ полнаго обмундирования.

Такимъ образомъ, въ настоящее время почти всѣ мундирные предметы, требующіеся для командъ балтійскаго флота, изготовляются въ швальнѣ, и въ экипажахъ шьются лишь нѣкоторыя изъ полотнянныхъ ве-

щей и сапоги. Съ цѣлю облегченія командъ черноморскаго флота въ изготовленіи обмундированія, суконные предметы обмундированія, какъ то: мундиры, брюки и шинели, также изготовляются вольными портными; прочія же вещи обмундированія изготовляются самими экипажами.

Значеніе запасовъ въ прежнее время и теперь.

Вопросъ о необходимыхъ для флота запасахъ въ концѣ 60-хъ годовъ былъ подвергнутъ въ морскомъ министерствѣ самому тщательному изученію и изслѣдованію. Безпрерывныя коренныя перемѣны во всѣхъ отрасляхъ морскаго дѣла, совершенное измѣненіе въ послѣднее время условій нашей торговли и промышленности, наконецъ, развитіе путей сообщенія, все это придало вопросу о запасахъ въ морскомъ вѣдомствѣ совершенно иной видъ. Въ настоящее время требованія хорошаго хозяйства уже не состоятъ въ одномъ томъ, чтобы сосредоточить въ адмиралтейскихъ магазинахъ возможно большее количество предметовъ снабженія судовъ и командъ, не на текущую дѣйствительную надобность, но въ запасъ, на случай могущей встрѣтиться надобности. То обстоятельство, что нашему морскому вѣдомству, какъ и иностраннымъ, пришлось продавать изъ адмиралтейскихъ магазиновъ, по крайне низкой цѣнѣ, огромное количество предметовъ уже вышедшихъ изъ употребленія, вслѣдствіе нововведеній и усовершенствованій послѣдняго времени, показало, что теперь въ казенномъ хозяйствѣ, какъ и въ частномъ, сдѣлалась уже совершенно несправедливою поговорка, что запасъ мѣста не пролежить. Такимъ образомъ, въ на-



стоящее время вопросъ о запасахъ значительно усложнился и при рѣшеніи его требуется знакомство не только съ потребностями морскаго вѣдомства, но и со средствами страны для удовлетворенія этихъ потребностей въ тотъ моментъ, когда въ томъ или другомъ предметѣ представится надобность.

Разсматривая вопросъ съ этой точки зрѣнія, морское министерство подвергло строгой оцѣнкѣ всѣ главнѣйшіе предметы, входящіе въ снабженіе флота, по всѣмъ частямъ, и въ отношеніи комиссаріатскаго снабженія признало, что попеченіе о запасахъ минеральнаго топлива должно составлять для насъ предметъ перво-степенной важности.

Недостаточность запасовъ каменнаго угля въ то время, когда въ немъ представляется надобность, можетъ обречь нашъ флотъ на бездѣйствіе и изъ грозной живой силы превратить его въ неподвижную массу металла. Вопросъ о заготовленіи каменнаго угля усложняется для насъ еще тѣмъ, что въ отношеніи пріобрѣтенія его мы находимся, по крайней мѣрѣ для балтійскаго флота, въ зависимости отъ иностранцевъ, и такимъ образомъ, чтобы не быть поставленными, въ случаѣ военныхъ обстоятельствъ и прекращенія подвоза, въ безвыходное положеніе, должны имѣть весьма значительное наличіе этого предмета, дабы какъ нашъ флотъ, такъ и заводы могли дѣйствовать возможно продолжительное время.

Въ 1867 году въ морскомъ министерствѣ была учреждена особая коммисія, подъ предсѣдательствомъ одного изъ членовъ адмиралтействъ-совѣта, для опре-

Необходимость  
имѣть запасы ми-  
неральнаго топ-  
лива.





но въ этомъ году запасъ понизился до 5.765,000 пудовъ, а къ 1 января 1880 года въ складахъ балтійскихъ портовъ находилось угля:

|                                 |              |
|---------------------------------|--------------|
| Въ Кронштадтѣ до . . . . .      | 1.700,000 п. |
| — Петербургѣ — . . . . .        | 806,830 —    |
| На Ижорскихъ заводахъ . . . . . | 1.713,730 —  |

Всего . . 4.220,560 п.

Такое значительное уменьшеніе запасовъ минеральнаго топлива объясняется крайне высокими цѣнами, которыя приходилось платить въ послѣдніе годы за уголь въ Англіи, вслѣдствіе почти всеобщихъ тамъ стачекъ рабочихъ угольныхъ копей, почему морскому министерству не доставало въ смѣтѣ суммъ, назначаемыхъ по трехлѣтней сложности расхода для пріобрѣтенія угля въ предполагаемомъ количествѣ. Приведенное ниже сравненіе цѣнъ, во что обходился морскому вѣдомству уголь въ теченіи послѣднихъ десяти лѣтъ, показываетъ, что 1872, 1873 и 1874 годы были самыми неблагопріятными для пополненія нашихъ запасовъ, вслѣдствіе чего цифры запаса въ эти годы понизились довольно значительно противъ 1869 года, т. е. года образованія запасовъ, когда на складахъ Кронштадта, Петербурга и Ижоры имѣлось полное количество угля. Изъ послѣдующихъ затѣмъ годовъ, одинъ 1878 годъ представляетъ замѣтное возрастаніе цѣнъ, что объясняется неблагопріятными общими экономическими условіями, какъ-то: возвышеніе фрахтовыхъ цѣнъ, паденіе курса и т. п., какъ слѣдствія

войны 1877—78 годовъ. Затѣмъ начинается замѣтное уменьшеніе цѣнъ на уголь, что дало министерству возможность начать постепенное увеличеніе запасовъ топлива.

Минеральное топливо обходилось:

|               | Въ Кронштадтѣ. |             |             | Въ С.-Петербурѣ.             |         |         | На Ижорѣ.     |             |             |                         |
|---------------|----------------|-------------|-------------|------------------------------|---------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------------------|
|               | Круп-<br>ный.  | Мелк.       | Коксѣ.      | Круп-<br>ный.                | Мелк.   | Коксѣ.  | Круп-<br>ный. | Мелк.       | Коксѣ.      | Ставе-<br>лій-<br>скій. |
| Въ 1870 году. | К.<br>15,42    | К.<br>13,43 | К.<br>22,67 | К<br>15,46                   | К.<br>— | К.<br>— | К.<br>16,31   | К.<br>14,21 | К.<br>22,48 | К.<br>17,67             |
| — 1871 —      | 13,22          | 11,74       | 19,01       | 13,45                        | 12,65   | —       | 14,78         | 13,47       | 21,29       | 13,97                   |
| — 1872 —      | 18,67          | 16,43       | 41,93       | 17,19                        | 21,05   | 44,72   | —             | 18,40       | 45,52       | 20,40                   |
| — 1873 —      | 22,72          | 22,14       | 48,88       | 23,01                        | 21,55   | 50,26   | 25,24         | 22,28       | 51,10       | 22,37                   |
| — 1874 —      | 19,14          | 18,54       | 39,27       | 19,74                        | 18,31   | 38,63   | 20,88         | 19,56       | 41,03       | 20,74                   |
| — 1875 —      | 18,20          | 18,27       | 35,25       | 18,29                        | —       | 35,23   | —             | —           | —           | 19,93                   |
| — 1876 —      | 15,78<br>(1)   | 15,26       | 27          | 16,90                        | —       | 27,41   | 16,95         | 16,33       | 28,29       | —                       |
| — 1877 —      | 16,80<br>(2)   | 14,78       | 26,08       | 17,34                        | 14,61   | 26,16   | 19,16         | 16,68       | 26,13       | —                       |
|               | 16,89<br>(3)   |             |             |                              |         |         |               |             |             |                         |
|               | 17,24<br>(1)   |             |             |                              |         |         |               |             |             |                         |
|               | 17,47<br>(2)   |             |             |                              |         |         |               |             |             |                         |
| — 1878 —      | 16,68<br>(3)   | 16,55       | 28,84       | (1)<br>15,91<br>(3)<br>16,28 | —       | 25,71   | (1)<br>19,35  | 18,70       | 28,76       | —                       |
|               | 17,13<br>(1)   |             |             |                              |         |         |               |             |             |                         |
|               | 13,31<br>(2)   |             |             | (1)<br>13,75<br>(3)<br>17,25 |         |         |               |             |             |                         |
|               | 14,75<br>(3)   |             |             |                              |         |         |               |             |             |                         |
| — 1879 —      | 18,25          | 11,50       | 22,50       | 12,50                        | 22,50   | 15,22   | 14            | 24          | —           | —                       |

(1) Ньюкастельскій.

(2) Кардифскій обыкновенный.

(3) — подъ названіемъ Nixon's coal.



По важности этой статьи хозяйства, морское министерство принимало различныя мѣры къ обезпеченію исправнаго полученія минеральнаго топлива надлежащаго качества.

Способы заготовленія каменнаго угля для балтійскихъ портовъ.

Заготовленіе угля сперва производилось подряднымъ способомъ, не дававшимъ достаточнаго ручательства ни въ принадлежности угля къ указанной копи, ни въ дѣйствительности того количества, которое объявлялось подрядчикомъ, такъ какъ по свойству этого матеріала повѣрка его по доставкѣ въ портъ съ надлежащею точностью крайне затруднительна. Эта легкость подлога и обмана привлекла къ угольной операціи поставщиковъ самаго низкаго разбора, которые понижали на торгахъ цѣны до размѣровъ, немыслимыхъ при добросовѣстномъ исполненіи, и въ послѣдствіи, при открытіи ихъ злоупотребленій, вовлекали министерство въ нескончаемые процессы. Это обстоятельство и неоднократно жалобы судовыхъ командировъ на неудовлетворительность угля по качеству его и на излишекъ мелочи убѣждали, что съ одной стороны, при невозможности слѣдить за всѣми дѣйствіями подрядчика и за происхожденіемъ угля изъ указываемыхъ министерствомъ копей, казна не всегда получаетъ уголь требуемыхъ сортовъ, а съ другой, вслѣдствіе разныхъ уловокъ при сдачѣ угля на склады, она опять подвергалась потерямъ на количествѣ. Вслѣдствіе этого министерство рѣшилось изыскать иные способы заготовленія угля, болѣе обезпечивающіе казну, какъ въ отношеніи качества топлива, такъ и количе-

Дурин  
Авдеевич

ства его. Съ этою цѣлію министерство, въ началѣ 1867 года, испросило Высочайшее разрѣшеніе произвести опытъ выписки нѣкотораго количества каменнаго угля при посредствѣ частнаго комисіонера на условіяхъ, которыя заключались въ слѣдующихъ главныхъ пунктахъ: комисіонеръ обязанъ закупить въ Англіи требующееся количество лучшаго угля изъ указанныхъ министерствомъ копей, въ удостовѣреніе чего представить надлежащіе документы; подѣ перевозку угля зафрахтовать суда и самый уголь застраховать; всѣ дѣйствія комисіонера по покупке угля и зафрахтованію судовъ должны быть оправданы предѣ министерствомъ надлежащими торговыми документами съ удостовѣреніемъ русскаго консула; всѣ свои распоряженія комисіонеръ производитъ за счетъ морскаго министерства, которое уплачиваетъ ему деньги по мѣрѣ предъявленія документовъ. Въ вознагражденіе за всѣ свои дѣйствія комисіонеръ получаетъ опредѣленный % съ израсходованныхъ имъ на покупку и перевозку угля суммъ.

Въ слѣдующемъ затѣмъ 1868 году опытъ выписки угля изъ Англіи этимъ послѣднимъ способомъ былъ продолженъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ министерство сдѣлало попытку осуществить свои предположенія объ изысканіи лучшихъ способовъ къ пріобрѣтенію угля еще инымъ образомъ.

Морское министерство обратило вниманіе на организацію угольнаго дѣла въ русскомъ обществѣ пароходства и торговли. Общество это для своихъ много-



численныхъ судовъ выписывало ежегодно изъ Англіи значительное количество каменнаго угля; съ этою цѣлю общество имѣло въ Англіи особое довѣренное лицо, на обязанности котораго лежала покупка и отправка угля изъ Англіи въ порта Чернаго моря. Министерство просило русское общество принять на себя доставку въ Кронштадтъ до 900 т. пудовъ угля; по заключенному съ обществомъ условію, въ вознагражденіе общества за выписку угля, министерство уплачивало обществу по 1 коп. съ пуда.

Результаты этихъ двухгодичныхъ опытовъ выписки угля при посредствѣ особаго комисіонера и чрезъ русское общество пароходства и торговли привели морское министерство къ убѣжденію, что первому способу, т. е. комисіонерскому, слѣдовало, при тогдашнихъ обстоятельствахъ, отдать предпочтеніе. Вслѣдствіе этого, начиная съ 1869 года, ежегодно испрашивались особыя Высочайшія разрѣшенія на приобрѣтеніе угля комисіонерскимъ способомъ, такъ какъ способъ этотъ не предусмотрѣнъ нашими законоположеніями и составляетъ исключеніе изъ общихъ правилъ о казенныхъ заготовленіяхъ.

Десятилѣтній опытъ выписки угля по непосредственнымъ своимъ распоряженіямъ далъ морскому министерству большую опытность въ этого рода операціяхъ, которая сдѣлала возможнымъ болѣе близкое наблюденіе за подрядчиками. Съ другой стороны тѣ подрядчики, которые прежде держали исключительно въ своихъ рукахъ эти поставки и отстраняли отъ

торговъ всѣхъ новыхъ лицъ, уже болѣе не существуютъ, а отъ новыхъ участниковъ торговъ есть основаніе надѣяться на болѣе правильный образъ дѣйствія. Полагая вслѣдствіе этого, что теперь, при измѣнившихся обстоятельствахъ, возможно уже перейти отъ исключительнаго коммисіонерскаго способа къ общему подрядному, морское министерство въ 1879 году постановило, съ этого года вновь перейти къ прежнему обыкновенному способу заготовленія угля съ торговъ.

Мѣры къ замѣнѣ англійскаго угля русскимъ.

Какъ по всѣмъ отраслямъ своей дѣятельности, такъ и въ этой важной части своего хозяйства, морское министерство принимаетъ всѣ мѣры къ тому, чтобы устранить нашу зависимость отъ заграничныхъ рынковъ и получать для флота и заводовъ морскаго вѣдомства минеральное топливо изъ залежей внутри Россіи. Но къ сожалѣнію, положеніе нашихъ лучшихъ угольныхъ копей таково, что до сихъ поръ нельзя еще рассчитывать на возможность полученія изъ нихъ угля для балтійскаго флота. Уголь ближайшихъ къ Балтійскому морю копей, подмосковнаго угольнаго бассейна, не обладаетъ качествомъ хорошаго машиннаго топлива и, какъ по этому, такъ и по цѣнѣ своей, не можетъ служить замѣною угля англійскаго. Уголь польскихъ копей, хотя и лучшаго качества чѣмъ уголь подмосковный, по цѣнѣ своей, 25 коп. за пудъ, тоже не можетъ конкурировать съ англійскимъ углемъ. Одинъ только уголь донецкаго бассейна съ успѣхомъ можетъ замѣнить собою англійскій уголь, даже лучшихъ качествъ (какъ уголь кардифскій и Nixon's coal),



но, при существующих тарифах на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Доставка этого угля въ порта Балтійскаго моря въ настоящее время представляется дѣломъ невозможнымъ. Донецкій уголь съ доставкой въ Петербургъ долженъ обходиться не менѣе 41 коп. за пудъ; но во всякомъ случаѣ достоинство этого угля таково, что морское министерство должно изыскивать всѣ способы къ введенію его въ балтійскомъ флотѣ. Во время крымской войны 1854—55 годовъ, по случаю прекращенія подвоза угля изъ Англіи въ Кронштадтъ, съ Дона было доставлено до 2.500,000 пудовъ антрацита и антрацитъ этотъ обошелся до 52 коп. за пудъ. По окончаніи войны часть этого угля долго хранилась въ кронштатскомъ портѣ; судовые командиры неохотно брали на суда этотъ уголь, такъ какъ употребленіе его сравнительно съ ньюкастельскимъ углемъ требовало нѣкоторой снаровки и навыка, которыхъ не имѣли наши машинныя команды, привыкшія къ употребленію жирнаго, легко разгорающагося ньюкастельскаго угля; но на отличное качество этого угля указываетъ уже то обстоятельство, что несмотря на продолжительное, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ, храненіе угля на складѣ въ Кронштадтѣ, онъ почти не утратилъ качествъ хорошаго машиннаго топлива.

Въ настоящее время на донецкій уголь рассчитывается какъ на резервъ заграничнаго угля на случай прекращенія подвоза изъ заграницы; и съ этою цѣлію теперь уже приступлено къ обученію кочегаровъ къ обращенію съ антрацитомъ. Въ этихъ видахъ въ по-

слѣдніе годы морское вѣдомство начало выписывать изъ Англіи кардифскій уголь и уголь Nixon's steam navigation, какъ имѣющіе по своимъ качествамъ большое сходство съ донецкимъ антрацитомъ.

Въ 1877 году до морскаго министерства дошло свѣдѣніе объ открытіи залежей антрацита на Онежскомъ озерѣ въ Шунгскомъ погостѣ. По соглашенію съ министромъ государственныхъ имуществъ, въ томъ же году послана была на Онежское озеро небольшая развѣдочная партія, подъ руководствомъ горнаго инженера. Работы этой партіи подтвердили фактъ существованія на озерѣ мѣсторожденія антрацита въ условіяхъ довольно благоприятныхъ для правильной разработки. Небольшое количество антрацита, добытое при этихъ развѣдочныхъ работахъ, было испытано на судахъ с.-петербургскаго порта.

Въ 1878 году образовалась компанія, которая получила отводъ участка земли въ Шунгскомъ погостѣ для разработки антрацита, и, съ Высочайшаго разрѣшенія 8 января 1879 года, компанія эта заключила съ морскимъ министерствомъ контрактъ на поставку, въ теченіи трехъ навигацій, 1½ мил. пудовъ шунгскаго антрацита въ природномъ видѣ, и если употребленіе его въ этомъ видѣ окажется неудовлетворительнымъ, то въ видѣ кирпичей, получаемыхъ чрезъ измельченіе угля и смѣшиваніе его съ нѣкоторымъ количествомъ газовой смолы и затѣмъ прессованія въ формахъ на подобіе кирпичей. Цѣна шунгскаго антрацита опредѣлена контрактомъ въ 15 коп. за пудъ



въ природномъ видѣ и 20 коп. въ формѣ кирпичей.

Эти цѣны превышаютъ нѣсколько стоимость англійскаго угля, опредѣлившуюся въ 1879 году въ Кронштадтѣ и Петербургѣ ( $13\frac{5}{16}$  и  $13\frac{1}{4}$  коп. за пудъ), но такое превышеніе въ цѣнѣ не можетъ идти въ сравненіе съ тѣмъ громаднымъ значеніемъ, какое можетъ имѣть для насъ освобожденіе балтійскаго флота отъ зависимости отъ иностраннаго угля, въ особенности въ военное время.

Съ постепеннымъ увеличеніемъ запасовъ топлива явилась необходимость въ устройствѣ надлежащихъ складовъ для каменнаго угля. Сперва эти склады были устраиваемы въ видѣ сараевъ. Такимъ образомъ въ 1858 году такіе сараи построены въ Кронштадтѣ и въ Петербургѣ, въ мѣстностяхъ болѣе удобныхъ, чѣмъ тѣ, въ которыхъ хранился уголь до того времени; и при устройствѣ ихъ сдѣланы различныя приспособленія для ускоренія пріема, взвѣшиванія и отпуска угля. Впослѣдствіи, съ 1869 года, къ устройству угольныхъ хранилищъ примѣнена болѣе упрощенная система, а именно: рѣшено было устраивать эти склады въ видѣ кубиковъ пространствомъ до 400 квадратныхъ сажень (20 саж. въ длину и 20 въ ширину). Каждый такой кубикъ, прикрываемый легкою крышею, состоитъ изъ 4-хъ отдѣленій, раздѣленныхъ внутренними деревянными перегородками; въ наружныхъ стѣнахъ этихъ кубиковъ имѣются для нагрузки и выгрузки угля ворота или пролеты, которыя забираются досками, такъ

Устройство  
складовъ для угля.

что къ кубикамъ есть доступъ со всѣхъ сторонъ. Въ этихъ кубикахъ уголь складывается вышиною въ 1 сажень, причемъ для предосторожности отъ самовозгаранія угля устраиваются проходящія по разнымъ направленіямъ воздухопроводныя трубы изъ горбылей. Въ каждомъ изъ 4-хъ отдѣленій склада помѣщается угля до 50,400 пудовъ, а въ цѣломъ складѣ до 201,600 пудовъ; устройство же каждого такого кубика обходится всего около 1450 руб. Кромѣ дешевизны постройки, такіе склады имѣютъ многія другія преимущества: они могутъ быть помѣщаемы въ различныхъ мѣстахъ, гдѣ представляется надобность судамъ въ углѣ; складываемый невысокою колонною уголь не мельчаетъ, онъ удобно возобновляется, хорошо сохраняется и контролируется.

Такіе склады устроены на Ижорѣ, въ Петербургѣ и Кронштадтѣ. Для облегченія приѣма угля и сдачи его на суда на складахъ имѣются разныя механическія приспособленія.

Снабженіе уг-  
лекъ черномор-  
скихъ портовъ.

Для надобностей черноморскихъ портовъ уголь сперва также заготовлялся съ торговъ, но въ послѣдніе 10 лѣтъ уголь началъ поставляться русскимъ обществомъ пароходства и торговли изъ принадлежащихъ обществу копей, на основаніи заключеннаго съ обществомъ контракта.

Въ 1868 году, когда былъ заключенъ договоръ съ обществомъ на доставленіе въ теченіи 10 лѣтъ антрацита въ черноморскіе порты, еще не была начата разработка собственнаго рудника общества и цѣна



угля была опредѣлена отъ  $21\frac{1}{4}$  до  $26\frac{1}{2}$  к. за пудъ, смотря по мѣсту, куда долженъ былъ доставляться уголь, съ тѣмъ, чтобы по прошествіи первыхъ пяти лѣтъ, когда уже начнется разработка заложенного обществомъ рудника, цѣна на антрацитъ была понижена. Такое пониженіе по 1 коп. на пудъ и было принято въ расчеты съ обществомъ съ 1873 года. Въ минувшемъ же 1879 году истекъ срокъ 10-ти лѣтняго обязательства общества на поставку угля, и контрактъ съ обществомъ возобновленъ еще на три года по прежнимъ цѣнамъ.

Высокая цѣна угля, получаемого чрезъ русское общество пароходства и торговли, побудила морское вѣдомство сдѣлать опытъ пріобрѣсти часть потребнаго количества съ Дона непосредственною покупкою. Съ этою цѣлію въ 1873 году, по распоряженію главнаго командира черноморскаго флота и портовъ, были командированы на Донъ нѣсколько офицеровъ, съ порученіемъ купить уголь и доставить его въ Николаевъ. Уголь былъ купленъ изъ четырехъ копей — орѣховской, голубовской, манѣвской и григорьевской, но вслѣдствіе дороговизны доставки онъ обошелся морскому вѣдомству по 28 коп. за пудъ. Такимъ образомъ пришлось отложить дальнѣйшую покупку угля прямо на мѣстахъ, впредь до соединенія донецкихъ копей съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ, а чрезъ ихъ посредство и съ портами Чернаго моря, что должно значительно удешевить донецкій уголь и дать ему возможность конкурировать съ англійскимъ углемъ.

Снабженіе ми-  
неральнымъ топ-  
ливомъ каспій-  
скихъ портовъ.

Заготовленіе угля для судовъ каспійской флотиліи первоначально производилось обыкновеннымъ подряднымъ способомъ; затѣмъ заготовка угля была передана обществу «Кавказъ и Меркурій». Общество это приобрѣтало уголь на Донѣ, поднимало его по Донѣ до Калача, затѣмъ перевозило на Волгу и далѣе спускало по Волгѣ въ Каспійское море. Длинный путь, коимъ шелъ уголь съ Дона въ Каспійское море, и необходимость нѣсколькихъ его перегрузокъ, конечно, сильно увеличивали стоимость угля, доходившую до 58 коп. за пудъ въ Баку и до 60 и 63 коп. за пудъ угля доставленнаго обществомъ въ Красноводскій заливъ и астрабадскую станцію.

Столь ненормальное положеніе дѣла снабженія каспійской флотиліи минеральнымъ топливомъ побудило морское министерство обратить настойчивое вниманіе на то, чтобы дать скорѣйшее разрѣшеніе вопросу объ употребленіи изобилующей въ томъ краѣ нефти, какъ машиннаго топлива. Еще въ 1868 году на бакинскомъ механическомъ заводѣ былъ произведенъ рядъ опытовъ надъ отопленіемъ нефтью одного изъ паровыхъ котловъ; съ тѣхъ поръ это топливо введено на всемъ заводѣ. Съ того же почти времени начались настоятельныя попытки какъ морскаго вѣдомства, такъ и частныхъ пароходо-владѣльцевъ, примѣнить нефть къ отопленію судовыхъ механизмовъ. Было предложено нѣсколько системъ такого отопленія, и при дружномъ усиліи казны и частныхъ лицъ, заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ, удалось довести



его до того, что уже съ 1874 года топливо это начало постепенно вводиться на судахъ каспійской флотилии и въ настоящее время всѣ суда этой флотилии отапливаются исключительно нефтью и денежный расходъ на топливо сократился почти на 70%.

Преимущество употребленія въ судовыхъ механизмахъ нефтяныхъ остатковъ, а не угля, не говоря уже о сравнительной его дешевизнѣ, заключается: въ чистотѣ и удобствѣ при погрузкѣ въ суда; въ выигрышѣ времени при разводкѣ паровъ; въ возможности легко держать ровный паръ, регулируя кранами притокъ нефти къ горѣлкамъ, и въ уменьшеніи числа чегаровъ.

Столь удачное разрѣшеніе въ Каспійскомъ морѣ вопроса о замѣнѣ каменнаго угля нефтяными остатками, возбудило въ морскомъ министерствѣ предположеніе о введеніи подобнаго же отопленія на судахъ черноморскаго флота. Нефтяные источники Тамани представляли, какъ казалось, достаточныя средства къ осуществленію этой мѣры. Но, къ сожалѣнію, собранныя по этому вопросу свѣдѣнія оказались крайне неудовлетворительными. По увѣдомленію главнаго командира черноморскаго флота и портовъ, цѣна добываемой въ Тамани нефти, на мѣстѣ, безъ укупорки, посуды и доставки въ Николаевъ, доходить до 25 коп., а нефтяные остатки цѣнятся въ 40 коп. за пудъ; нефтяныхъ остатковъ добывается всего лишь до 200 т. пудовъ, а перевозка до Николаева будетъ стоить не менѣе 10 коп. съ пуда. Такимъ образомъ,

пока нефтяная промышленность не разовьется въ Кубанской области, не можетъ быть еще рѣчи о замѣнѣ въ черноморскомъ флотѣ каменнаго угля нефтью.

Разработка сахалинскаго угля.

Снабженіе судовъ сибирской флотиліи каменнымъ углемъ, къ сожалѣнію, остается до сихъ поръ въ неудовлетворительномъ положеніи, не смотря на близость хорошаго сахалинскаго угля.

Угольные мѣсторожденія на островѣ Сахалинѣ (на западномъ его берегу) открыты амурскою экспедиціею капитана Невельскаго въ 1852 году. Присутствіе минеральнаго топлива въ этомъ мѣстѣ составляетъ весьма важное явленіе для края, такъ какъ богатство угля на Сахалинѣ можетъ не только удовлетворить потребности нашихъ военныхъ судовъ и портовъ въ углѣ, но и служить предметомъ отпускной торговли. Существующія въ портахъ Тихаго океана высокія цѣны на англійскій уголь и дурныя качества ближайшаго японскаго угля могли бы доставить нашей промышленности значительныя выгоды отъ продажи сахалинскаго угля; но вывести это дѣло изъ настоящаго его неудовлетворительнаго состоянія не въ средствахъ одного морскаго вѣдомства.

При началѣ разработки сахалинскихъ копей, на этомъ островѣ, близъ мѣсторожденія при рѣчкѣ Дуэ, былъ учрежденъ постъ того же имени, который въ 1862 году переданъ вмѣстѣ съ копиями гражданскому вѣдомству; но открытый рейдъ Дуэ представлялъ для судовъ, въ особенности въ осеннее время, крайне неудобное мѣсто стоянки, а потому въ 1864 году былъ



устроенъ особый складъ для угля на островѣ Обсерваторія въ бухтѣ Де-Кастри. Пристань въ Де-Кастри для приѣма судами угля выведена до глубины 6-ти футъ въ малую воду, такъ что суда во время приливовъ могутъ подходить прямо къ пристани для нагрузки углемъ.

До 1860 года разработка угольныхъ копей производилась нижними чинами морскаго вѣдомства, но съ этого времени для этихъ работъ была назначена небольшая партія ссыльно-каторжныхъ, доставленныхъ на Сахалинъ изъ Забайкалья. Уменьшеніе работъ для ссыльно-каторжныхъ на забайкальскихъ пріискахъ, побудило окончательно правительство обратить островъ Сахалинъ въ мѣсто ссылки преступниковъ, и въ 1869 году было отправлено туда до 800 человекъ ссыльно-каторжныхъ. Съ переселеніемъ ихъ, разработка угольныхъ копей на Сахалинѣ начала производиться уже въ болѣе широкихъ размѣрахъ.

Съ 1875 года разработка копей была передана въ частныя руки. По заключенному министерствомъ внутреннихъ дѣлъ 19 сентября 1875 года съ надворнымъ совѣтникомъ Бутковскимъ контракту, этотъ послѣдній обязался, въ теченіи 24 лѣтъ, доставлять ежегодно во Владивостокъ и Де-Кастри въ устроенные тамъ склады морскаго вѣдомства, а въ Дуэ къ борту судовъ, потребное количество угля. При этомъ опредѣлялась цѣна одного пуда угля: въ Дуэ не свыше 15 коп., въ Де-Кастри не свыше 20 коп., а во Владивостокѣ не свыше 30 коп. Въ апрѣлѣ 1876 года Бутковскій пере-

дать все свое предприятие акционерному обществу разработки русских минеральных богатств под фирмою «Сахалинъ», уставъ котораго былъ Высочайше утвержденъ 18 іюня того же 1876 года, причемъ на общество перешли всѣ обязательства Бутковского по снабженію углемъ портовъ Восточнаго океана. Къ сожалѣнію, общество «Сахалинъ» не выполнило своихъ обязательствъ и до настоящаго времени ни разу не доставило угля ни въ Де-Кастри, ни во Владивостокъ, такъ что снабженіе топливомъ владивостокскаго порта и судовъ производится углемъ, частью доставляемымъ изъ Японіи, частью принимаемымъ нашими судами въ самой Дуэ, что, по открытости дуйскаго рейда, всегда сопряжено съ большими неудобствами.



## ГЛАВА VI.

### ГИДРОГРАФІЯ РУССКИХЪ МОРЕЙ И ОЗЕРЪ.

Содержаніе этой главы распределяется на шесть отдѣловъ: I, гидрографическія изслѣдованія; II, картографическія работы и изданіе руководствъ по мореплаванію; III, сигналопроизводство; IV, инструментальная часть; V, астрономическія и компасная обсерваторіи и VI, морская метеорологія.

#### 1. ГИДРОГРАФИЧЕСКІЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ.

До 1855 года почти всѣ русскія моря и нѣкоторые изъ озеръ были гидрографически изслѣдованы, но эти изслѣдованія были произведены въ половинѣ прошлаго и въ началѣ нынѣшняго столѣтія далеко несовершенными средствами, въ особенности въ прошломъ столѣтіи. Такъ, сѣверный берегъ Россіи, отъ границы съ Норвегіею до Обской губы, съ Бѣлымъ моремъ и съ южной половиной Новой Земли, былъ описанъ, большею частію бѣглою съемкой, въ 1821 — 1839 годахъ; берегъ отъ Обской губы до устья рѣки Лены

Гидрографическія изслѣдованія до 1855 года.

въ 1734—1742 годахъ; отъ рѣки Лены до Колючинской губы, съ группою острововъ Анжу, въ 1821—1823; Колючинская губа и берегъ до мыса Сердце-Камень въ 1791 году, а далѣе до мыса Восточнаго въ 1821 году. Въ Восточномъ океанѣ большая часть описей также относится къ прошедшему столѣтію и только частями были провѣряемы плававшими тамъ судами съ 1828 по 1849 годъ, съ котораго и начинается изслѣдованіе нашего побережья въ Сахалинскомъ проливѣ и Японскомъ морѣ. Съ гидрографіею Аральскаго моря русскіе впервые познакомились только въ 1848 и 1849 годахъ, и лишь послѣ хивинскаго похода 1873 года было произведено изслѣдованіе рѣки Аму-Дарьи для узнанія ея судоходности; въ Каспійскомъ морѣ имѣлись для руководства опредѣленія и изслѣдованія 1809—1813 и 1824—1825 годовъ; въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ существовала довольно основательная, но въ прибрежныхъ частяхъ недостаточно подробная опись 1825—1836 и 1851 годовъ, и только въ Финскомъ и Рижскомъ заливахъ и Балтійскомъ морѣ (у нашихъ береговъ), до 1855 года, произведено подробное гидрографическое изслѣдованіе, основанное на астрономическихъ опредѣленіяхъ и подробной триангуляціи. Для Ботническаго же залива имѣлись только шведскія изслѣдованія 1791 года. Для озеръ: Ладожскаго — существовали военно-топографическая съемка 1825 года и промѣръ 1765 года; для озера Ильмень — гидрографическія изслѣдованія 1819 и 1823 годовъ, а для Онежскаго только спеціальная карта Россіи 1832 года.



Гидрографическихъ же изслѣдованій большихъ рѣкъ Европейской Россіи вовсе не было, и даже въ описываемый періодъ они начали производиться лишь въ послѣднее время отъ министерства путей сообщенія, а морское министерство содѣйствуетъ этимъ изслѣдованіямъ только командировкою морскихъ офицеровъ. Такое же содѣйствіе со стороны морскаго министерства было оказываемо и финляндскому правительству при изслѣдованіи финляндскихъ озеръ.

Громадность задачи, ограниченность средствъ и недостаточность инструментовъ, самый способъ производства съемки, состоявшій въ опредѣленіи *небольшаго* числа астрономическихъ пунктовъ и въ связи ихъ компасными магистральями, измѣряемыми среднимъ ходомъ шлюпки или бѣга оленей, все это служило причиною значительныхъ недостатковъ съемокъ прежняго времени, ограничивавшихся мѣстами только снятіемъ контура берега безъ изслѣдованія глубины водъ. Неудовлетворительности результатовъ содѣйствовало еще и то обстоятельство, что въ прежнее время съемка берега производилась съ мелкаго паруснаго судна, не могущаго произвольно располагать своимъ плаваніемъ съ цѣлю болѣе точнаго производства работъ. Однѣ только съемки въ Финскомъ и Рижскомъ заливахъ и Балтійскомъ морѣ производились на строго научномъ основаніи. Для этихъ работъ хронометрическою экспедиціею генераль-лейтенанта Шуберта въ 1833 году опредѣлены были въ Балтійскомъ морѣ и Финскомъ заливѣ 78 астрономическихъ пунктовъ; вмѣстѣ съ тѣмъ,

подъ его же руководствомъ, съ 1829 по 1838 годъ, по всему Финскому заливу и частию по Балтійскому морю сдѣлана была подробная триангуляція, коей опредѣлено 648 пунктовъ. На основаніи послѣдней произведена подробная мензульная съемка береговъ (въ масштабѣ 200 саженъ въ дюймѣ), а прибрежная полоса моря, на разстояніи отъ 5 до 25 верстъ отъ берега, изслѣдована промѣромъ по параллельнымъ линіямъ чрезъ 25, 50, 75 и 100 саженъ.

Измѣненіе при-  
емовъ гидрогра-  
фическихъ из-  
слѣдованій въ  
описываемый пе-  
ріодъ.

Въ минувшее двадцатипятилѣтіе гидрографическія изслѣдованія нашихъ морей и озеръ подвинулись весьма значительно впередъ, и такіе благоприятные результаты достигнуты не только благодаря многимъ замѣчательнымъ трудамъ специалистовъ и болѣе обильнымъ чѣмъ прежде денежнымъ ассигнованіямъ со стороны правительства, но и тѣмъ важнымъ успѣхомъ, который въ это время сдѣлали какъ морская наука и практика вообще, такъ и специально способы гидрографическихъ изслѣдованій. Дѣйствительно, даже въ первые годы описываемаго періода парусныя суда при гидрографическихъ изслѣдованіяхъ замѣнились паровыми и это чрезвычайно много помогло какъ быстротѣ работъ, такъ и ихъ точности. На паровомъ суднѣ отъ производителя работъ зависитъ выборъ пункта для изслѣдованій независимо отъ вѣтра и другихъ атмосферическихъ явленій, но, кромѣ того, въ настоящее время уже нѣтъ надобности совершать на гребныхъ шлюпкахъ такихъ большихъ переходовъ, какіе требовалось дѣлать прежде, напримѣръ—отъ Свеаборга къ Аландскимъ островамъ,



или изъ Кронштадта до Ревеля и Моонзунда. Съ другой стороны усовершенствованіе инструментовъ дало возможность производить болѣе точныя изслѣдованія, наблюденія и вычисленія, употребляя научныя приемы, которыми до того времени мы не пользовались. Такой болѣе точный методъ изслѣдованій былъ примѣненъ къ новымъ нашимъ съемкамъ, въ особенности въ Каспійскомъ и Черномъ моряхъ, гдѣ координатная (квадратно-планшетная) система замѣнена сферическою (трапеціонною) системою, имѣющею предъ координатною системою то преимущество, что ближе всего подходитъ къ натуральному виду земли, ограничиваетъ разность между измѣреніями мѣстности и ея изображеніями на картѣ самыми малыми предѣлами и даетъ возможность избѣгать продолжительнаго вычисленія выводовъ посредствомъ координатъ, а прямо получать географическое положеніе пунктовъ изъ треугольниковъ триангуляціи. Не перечисляя здѣсь всѣхъ этихъ усовершенствованій и измѣненій въ способахъ производства работъ, мы будемъ упоминать о нихъ по мѣрѣ изложенія свѣдѣній о гидрографическихъ изслѣдованіяхъ различныхъ нашихъ водъ.

Въ Балтійскомъ морѣ, гдѣ въ предшествующее царствованіе было положено прочное основаніе для точной съемки берега и изслѣдованія моря, введеніемъ подробной триангуляціи и промѣра въ верстовыхъ квадратахъ, къ 1855 году былъ уже законченъ Финскій заливъ съ Моонзундомъ и была изслѣдована часть Рижскаго залива и Балтійскаго моря. Съ 1856 года

Балтійское море  
съ его заливами.

тѣже подробныя гидрографическія работы продолжались въ Рижскомъ заливѣ и Балтійскомъ морѣ у русскаго берега, и были здѣсь закончены въ 1859 году. Съ перенесеніемъ работъ въ абоскія и аландскія шхеры въ 1860 году началось трудное изслѣдованіе южной мористой полосы этихъ шхеръ, а съ 1867 года начато изслѣдованіе фарватеровъ къ Або—отъ Гангэудда, Утэ и Дергербю. Въ настоящее время описъ этихъ фарватеровъ окончена и производятся дополнительные изслѣдованія банокъ и отличительныхъ пятенъ, открытыхъ во время работъ, а также начато изслѣдованіе входа изъ Балтійскаго моря въ шхеры у острова Чекарса.

Изслѣдованіе южной мористой полосы абоскихъ шхеръ, отъ Гангэудда до Чекарса, совершенно открытой для всѣхъ вѣтровъ и волненія и состоящей изъ голыхъ, небольшихъ скалъ, гдѣ нѣтъ ни воды, ни дровъ, обнаружило всю опасность этой мѣстности для мореплаванія. Это изслѣдованіе много было затрудняемо какъ характеромъ самой мѣстности, крайне неровной, изрытой, наполненной банками, такъ и часто повторявшейся дождливой и бурной погодой, угрожавшей промѣрнымъ партіямъ, помѣщавшимся на небольшихъ и низменныхъ скалахъ, опасностью быть смытыми при сильномъ вѣтрѣ и громадномъ волненіи. Много замедляли успѣхъ работъ и дальнія поѣздки на шлюпкахъ (за 20 и 40 миль) за водою, дровами, лѣсомъ для вѣхъ и знаковъ, за провизіей и другими припасами, по невозможности большимъ судамъ подходить



близко къ мѣстамъ расположенія рабочихъ партій; зыбь въ этихъ мѣстахъ такъ долго неуспокаивается, даже послѣ умѣренныхъ вѣтровъ, что заставляла терять для работъ по нѣскольکو дней.

Въ этой полосѣ шхеръ, гдѣ склоненіе компаса должно бы быть  $7^{\circ} 50' W$ , въ 1864 году открыта, а въ 1866 году изслѣдована магнитная аномалія, простирающаяся на мѣстность около 5 миль въ діаметрѣ. Здѣсь есть мѣсто, глубиною 40—50 саж., грунтъ илъ, гдѣ компасъ совсѣмъ не дѣйствуетъ. Близъ этого пункта компасная стрѣлка показываетъ: нѣсколько восточнѣе—склоненіе до  $60^{\circ} W$ , а нѣсколько западнѣе —  $49^{\circ} O$ ; въ полумилѣ же разстоянія: съ восточной стороны—склоненіе отъ  $1^{\circ}$  до  $10^{\circ} W$ , а съ западной — отъ  $1^{\circ}$  до  $6^{\circ} O$ . Пунктъ наибольшей-неправильности показанія компасной стрѣлки находится отъ маяка Утэ въ  $6\frac{3}{4}$  миляхъ. Эта магнитная аномалія составляетъ какъ бы дополненіе къ давно извѣстной и въ 1860 году вторично изслѣдованной неправильности дѣйствія компаса у острова Юссарэ и къ открытой въ 1850-хъ годахъ аномаліи въ  $W$ -мъ склоненіи компаса на линіи острововъ: Оденсхольмъ, Вормсъ и Моонъ.

Изслѣдованіе внутреннихъ фарватеровъ въ абоскихъ шхерахъ, производящееся съ 1867 года по настоящее время, дало возможность, для избѣжанія мелководной карпостремской узкости, проложить южнѣе ея обходный, болѣе просторный и глубокій фарватеръ, которымъ теперь и пользуются большія суда. Это же изслѣдованіе указываетъ на возможность подобнаго же

измѣненія пути и западнѣе острова Корпо, на берг-хамно-сотунгскомъ фарватерѣ, для избѣжанія узкости въ группѣ острововъ Юнгфрушеръ.

Произведенныя въ 1875 году на островѣ Седѣ магнитныя наблюденія показали, что мѣстность эта подвержена сильному вліянію постороннихъ силъ, уклоняющихъ стрѣлку компаса къ О-у почти на  $45^{\circ}$  отъ нормальнаго ея положенія, такъ что вмѣсто ожидаемаго склоненія  $8^{\circ}$  W-ое, получилось— $37^{\circ}$  О-е. Эта аномалія объясняется присутствіемъ на островѣ желѣзной руды, парализующей дѣйствіе земнаго магнетизма.

Кромѣ исчисленныхъ выше изслѣдованій, въ Балтійскомъ морѣ и его заливахъ были исполнены еще слѣдующія работы:

Въ 1862 и 1864 годахъ профессоромъ живописи Боголюбовымъ сняты виды сѣвернаго и южнаго береговъ Финскаго залива и виды нѣкоторыхъ мѣстъ въ Моонзундѣ, Рижскомъ заливѣ и Балтійскомъ морѣ. Эти виды, по мѣрѣ рисовки ихъ на камнѣ, прилагаются къ лоціи Балтійскаго моря.

Въ продолженіи 6 лѣтъ, съ 1869 по 1875 годъ, въ разныхъ мѣстахъ финляндскихъ шхеръ Финскаго залива, у выбитыхъ на скалахъ въ разное время горизонтальныхъ линіяхъ, офицерами корпуса штурмановъ были произведены наблюденія надъ уровнемъ воды, которыя дали, по сравненію съ наблюденіями 1830-хъ и 40-хъ годовъ, среднее пониженіе уровня



моря около 4-х дюймовъ. При этомъ дѣлались и метеорологическія и магнитныя наблюденія.

Для повѣрки съ натурою имѣвшихся у насъ картъ всего финляндскаго побережья и для разслѣдованія и улучшенія плаванія по лоцманскимъ шхернымъ фарватерамъ, была образована изъ морскихъ офицеровъ повѣрочная коммисія, которая, плавая на пароходѣ «Ладога» въ продолженіи пяти лѣтъ, съ 1868 по 1873 годъ, осмотрѣла шхерные фарватеры въ Финскомъ и Ботническомъ заливахъ и въ абоскихъ и аландскихъ шхерахъ. Осмотръ этотъ принесъ большую пользу, особенно въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ не было новыхъ изслѣдованій и гдѣ мы должны были довольствоваться копіями со шведскихъ картъ. Исправивъ несогласіе картъ съ натурою, на сколько это возможно было при плаваніи парохода, и обследовавъ нѣкоторыя мористыя банки въ Ботническомъ заливѣ, коммисія указала на необходимость измѣненій въ направленіи фарватеровъ, въ огражденіи опасностей и въ размѣщеніи лоцманскихъ станцій и знаковъ. Эти указанія коммисіи были постепенно приводимы въ исполненіе финляндскимъ лоцманскимъ вѣдомствомъ, чрезъ что улучшалось и облегчалось плаваніе по шхерамъ.

Важное стратегическое значеніе финляндскихъ шхеръ заставило обратить особенное вниманіе на изученіе плаванія по шхернымъ фарватерамъ, чтобы дать возможность нашему броненосному флоту свободно и съ увѣренностію дѣйствовать въ шхерахъ въ военное

Исслѣдованіе шхеръ въ стратегическомъ отношеніи.

время, безъ помощи лоцмановъ и при отсутствіи на опасностяхъ предостерегательныхъ знаковъ. Изученіе это, начавшееся съ 1867 года, было поручено отряду винтовыхъ лодокъ, которыя, плавая по шхерамъ, пріискивали створы для существующихъ фарватеровъ или прокладывали, по удобству мѣстности, новые створные фарватеры. Для тѣхъ и другихъ створы обозначались на скалахъ, на надводныхъ камняхъ или на сложенныхъ собственно съ этою цѣлію гудахъ камней, бѣлыми пятнами, достаточно хорошо отличающимися издали. Подновленіе полинявшихъ пятенъ сначала производилось тѣми же лодками, а потомъ перешло, за условленную плату, на обязанность лоцмановъ. Къ 1875 году всѣ продольные и многіе поперечные створные фарватеры были уже окончательно проложены въ шхерахъ, между Выборгомъ и Гангзуддомъ, обозначены на литографированныхъ планшетахъ и на шхерныхъ картахъ; для плаванія же по этимъ фарватерамъ было составлено полное руководство и изданъ альбомъ видовъ. Въ 1875 году, для провѣрки на мѣстѣ удовлетворительности обозначенія шхерныхъ фарватеровъ створами и степени возможности пользоваться этими створами при плаваніи безъ лоцмановъ, была назначена особая коммисія, которая, плавая на пароходѣ «Рюрикъ», осмотрѣла фарватеры подъ проводкою офицеровъ занимавшихся устройствомъ этихъ фарватеровъ, и пришла къ заключенію, что всѣ обозначенія упомянутыхъ фарватеровъ створами удовлетворительны, что такое же обозначеніе полезно было бы и на фар-



ватерахъ въ абоскихъ и аландскихъ шхерахъ. Работы эти продолжались и въ слѣдующіе годы.

Въ Балтійскомъ морѣ для гидрографическихъ работъ предстоитъ, въ ближайшемъ будущемъ, изслѣдованіе остальныхъ фарватеровъ въ абоскихъ и аландскихъ шхерахъ, а въ отдаленномъ будущемъ сплошное изслѣдованіе этого громаднаго лабиринта, изучаемаго теперь только по фарватерамъ и около ихъ.

Для плаванія по Ботническому заливу, до 1858 и Исслѣдованія въ Ботническомъ заливѣ. 1862 годовъ, имѣлись всего три русскія карты, составленныя со шведскихъ картъ 1791 года, и русскія суда въ рѣку Торнео проходили чрезъ шведскія шхеры, подъ проводкою шведскихъ лоцмановъ. Для избѣжанія этого затрудненія и для развитія судоходства вдоль восточнаго финляндскаго берега Ботническаго залива, въ 1851—1857 годахъ въ сѣверной части этого залива, къ SO отъ устья рѣки Торнео, въ первый разъ произведены были гидрографическія работы. Основаніемъ для этихъ работъ послужили пункты градуснаго измѣренія, проходившаго здѣсь отъ Улеоборга до Торнео, по берегу и по смежнымъ съ нимъ шхерамъ. Въ 1853 году были изслѣдованы входы въ Брагестады, а въ послѣдующіе годы работы производились на улеоборгскомъ рейдѣ и отъ Улеоборга къ N, до соединенія съ работами у Торнео 1851—1857 годовъ, что и произошло въ 1867 году. Въ 1868 году работы перенесены опять къ Улеоборгу и продолжались къ SW, вдоль восточнаго берега до Нью-Карлебю, гдѣ были закончены зимними работами 1876 года. Въ томъ же 1876 году, въ

лѣтнее время, для изслѣдованія SW входа къ Николай-стадту и южной границы обширной мели Стур-Калле-грудетъ, работы были перенесены на южный николай-стадтскій фарватеръ, откуда производилсь къ O, S и W. Этими послѣдними работами, въ 1876—1879 годахъ, опредѣлена вся южная граница обширной мели Стур-Калле-грудетъ и указана возможность улучшить часть фарватера около знаковъ Мойкине. Съемка берега дѣлалась мензулою, квадратными планшетами, въ масштабѣ 200 сажень въ дюймѣ; промѣръ производился на разстояніи отъ 10 до 25 верстъ отъ берега, зимою по льду параллельными линіями, а лѣтомъ на шлюпкахъ перекрестными галсами въ верстовыхъ квадратахъ; болѣе мористый промѣръ исполнялся съ паровыхъ судовъ, временно назначавшихся отъ морскаго министерства. Это—самыя подробныя работы, какія когда либо производились въ Ботническомъ заливѣ вообще, а у восточнаго его берега въ особенности. Результаты этихъ работъ дали возможность гидрографическому департаменту исправить генеральную и путевыя карты Ботническаго залива, изданныя имъ въ 1863—1867 годахъ. Кромѣ того, въ 1872 и 1873 годахъ, съ новыхъ изслѣдованій департаментомъ изданы двѣ прибрежныя карты: отъ Торнео до Улеоборга и отъ Улеоборга до островка Охтакари (близъ Гамле-карлебу), съ масштабомъ 1,300 сажень въ дюймѣ.

Такъ какъ основаніемъ для съемки въ Ботническомъ заливѣ служили уже ранѣе опредѣленные пункты, то во время работъ производилась только дополнительная,



мѣстная триангуляція. Хотя гидрографическія работы въ Ботническомъ заливѣ, при ограниченности употребляемыхъ на нихъ средствъ, идутъ очень успѣшно, но, вслѣдствіе громадности этого залива, съ 1851 года по настоящее время еще и половина нашего прибрежья не изслѣдована. Въ сѣверной половинѣ залива необходимо точнѣе опредѣлить и обслѣдовать мористыя банки, лежащія далеко внѣ предѣловъ прибрежнаго промѣра, а также сдѣлать съемку и промѣръ въ обширныхъ кваркенскихъ или николайстадтскихъ шхерахъ. Въ южной половинѣ — изслѣдовать все восточное прибрежье, отъ Николайстадта до Або. Въ обоихъ — произвести болѣе подробныя магнитныя наблюденія и морской промѣръ къ срединѣ залива.

До 1855 года для мѣстностей около Кронштадта и С.Петербурга, кромѣ одной общей путевой карты, изданной въ 1851 году, имѣлись только три частныя карты, изданныя въ 1834 году по изслѣдованіямъ 1829—1833 годовъ.

Изслѣдованія въ  
Невской губѣ и  
около Кронштад-  
та.

Невозможность, по случаю крымской войны, продолжать гидрографическія работы въ Балтійскомъ морѣ и необходимость устроить на сѣверномъ и южномъ кронштадтскихъ фарватерахъ новыя батареи, свайныя и ряжевыя преграды, были причиною производства въ 1854 и 1855 годахъ подробнаго зимняго промѣра на этихъ фарватерахъ и новой съемки вершины Финскаго залива. Оказавшаяся, по этимъ изслѣдованіямъ, разность въ глубинахъ и въ очертаніи рифовъ и береговъ съ показанными на прежнихъ картахъ, выяс-

нила необходимость новаго изслѣдованія всей мѣстности отъ Кронштадта до С.-Петербурга, называемой Невской губой, которое и началось съ 1858 года.

Новыя гидрографическія работы въ этой мѣстности, производившіяся небольшими силами, хотя и велись сначала спѣшно, отрывочно, удовлетворяя болѣе временнымъ цѣлямъ, но всетаки дали возможность гидрографическому департаменту издать въ 1860 году карту «Невской губы», а въ 1867 году—карту «кронштадтскихъ фарватеровъ», замѣнившія прежнія карты и служація руководствомъ для плаванія и въ настоящее время.

Съ 1868 года, для восполненія недостатковъ прежнихъ спѣшныхъ работъ и съ цѣлю улучшенія доступа къ сѣвернымъ кронштадтскимъ батареямъ и подходовъ къ пристанямъ въ Стрѣльнѣ, Петергофѣ и Ораніенбаумѣ, начался въ той же мѣстности болѣе подробный промѣръ и повѣрочная съемка, которые окончились въ 1874 году, не захвативъ только ближайшей къ Петербургу части Невской губы, гдѣ остаются изслѣдованія 1858 и 1859 годовъ. Необходимость докончить работы въ Невской губѣ съ каждымъ годомъ становится очевиднѣе, такъ какъ устройство на сѣверномъ и южномъ кронштадтскихъ фарватерахъ батарей, ряжевыхъ и свайныхъ преградъ, многочисленность затонувшихъ внутри губы судовъ, свалка на отмели грунта съ углубляемыхъ фарватеровъ и устройство петербургскаго морскаго канала, все это сильно способствовало измѣненію глубинъ въ



этой мѣстности, не говоря уже о томъ, что по произведеннымъ изслѣдованіямъ обнаружено общее обмелѣніе Невской губы на 1 футъ, такъ что въ 1875 году нескій плавучій маякъ необходимо было подвинуть на 530 сажень къ NW отъ прежняго мѣста и увеличить по неvesкому корабельному фарватеру число вѣхъ и бакановъ.

Только по производствѣ новаго изслѣдованія въ Невской губѣ, по окончаніи всѣхъ производящихся въ ней гидравлическихъ работъ, можно будетъ приступить къ составленію новой, современной карты этой губы.

Для плаванія по рѣкѣ Невѣ и въ Ладожскомъ озерѣ, въ 1855 году имѣлись всего двѣ карты, изданныя въ 1844 и 1845 годахъ гидрографическимъ департаментомъ съ военно-топографическихъ съемокъ 1825 года. Карты эти изображали: одна—рѣку Неву отъ Петербурга до Шлиссельбурга, въ масштабѣ 500 сажень въ дюймѣ, безъ глубинъ; другая—Ладожское озеро, въ масштабѣ 4,7 мили въ дюймѣ, съ рѣдкимъ промѣромъ 1765 года, въ которомъ было пропущено много мелей, открытыхъ впоследствии мѣстными жителями и опредѣленныхъ новѣйшими изслѣдованіями.

Рѣка Невы.

Такіе существенные недостатки картъ, при отсутствіи какого либо руководства для плаванія, а также развитіе пароходства по рѣкѣ Невѣ и Ладожскому озеру, были причиною образованія экспедиціи для изслѣдованія этихъ водъ.

Рѣка Невы изслѣдована въ 1862 и 1863 годахъ,

причемъ мѣстами, гдѣ встрѣчалось несогласіе съ военной съемкой 1853 — 1856 годовъ, была сдѣлана мензульная съемка берега, въ масштабѣ 50 сажень въ дюймѣ, и былъ произведенъ подробный промѣръ по всей рѣкѣ, съ частию рѣки Ижоры до села Колпино. Изъ произведенныхъ изслѣдованій оказалось, что ширина рѣки Невы отъ 110 до 490 саж., глубина по фарватеру въ рѣкѣ отъ 15 до 50 футъ; скорость же теченія вообще отъ 2-хъ до 3-хъ миль, а въ порогахъ — до 5-ти миль.

Ладожское озеро.

Гидрографическія работы въ Ладожскомъ озерѣ, начатыя въ 1858 году, продолжались непрерывно до 1867 года и закончены въ 1873 году. До начала этихъ работъ имѣлось лишь небольшое число тригонометрическихъ точекъ на южномъ берегу озера, опредѣленныхъ триангуляціею съ 1820 по 1832 годъ, а потому явилась необходимость астрономическихъ опредѣленій на восточномъ, сѣверномъ и западномъ берегахъ озера, что и было исполнено въ 1858 и 1859 годахъ для 28 пунктовъ. Гидрографическія же изслѣдованія были начаты въ Шлиссельбургской губѣ, предъ истокомъ рѣки Невы, откуда они продолжались въ послѣдующіе годы по южному берегу къ О, по западному берегу къ N, и, обойдя озеро, встрѣтились у острова Манчинсари, причемъ были изслѣдованы рѣки: Волховъ до Гостинопольскихъ пороговъ, Свирь до Лодейнаго поля и Олонка до Олонца. Съемка берега производилась мензулою, въ масштабѣ 200 сажень въ дюймѣ, по координатной системѣ. Прибрежный промѣръ



былъ произведенъ со шлюпокъ параллельными линиями (чрезъ 50, 75 и 100 саж.) и перекрестными галсами, на разстояніи отъ берега отъ 3-хъ до 25 верстъ; болѣе мористый — короткими галсами съ парохода; середина же озера измѣрена съ парохода нѣсколькими продольными и поперечными галсами чрезъ все озеро.

Результатами этихъ работъ были: атласъ картъ Ладожскаго озера съ устьями впадающихъ въ него рѣкъ, а также описаніе этого озера, составленное бывшимъ начальникомъ съемки, полковникомъ Андреевымъ, изданное имъ въ 1875 году и получившее 2-ю премію на парижской географической выставкѣ 1875 года.

Изъ изслѣдованія и описанія Ладожскаго озера мы имѣемъ слѣдующія новѣйшія свѣдѣнія объ этомъ величайшемъ въ Европѣ и подробнѣе другихъ изслѣдованномъ бассейнѣ прѣсныхъ водъ.

Ладожское озеро, омывая берега трехъ губерній — Петербургской, Олонецкой и Выборгской и принимая въ себя, кромѣ прибрежныхъ рѣкъ и рѣчекъ, еще воды озеръ — Онежскаго (черезъ р. Свирь), Ильмена (черезъ р. Волховъ) и Сайма (черезъ рѣки Воксу и Тайпалу), занимаетъ пространство въ 15320 квад. верстъ, имѣя главное направленіе отъ NNW къ SSO. Наибольшая длина озера, между крайнею сѣверною его оконечностію и мысомъ Заячій на южномъ берегу, 194½ версты (111 мор. миль); наибольшая же его ширина, между устьями рѣкъ Воксы и Олонки, —

122 $\frac{1}{2}$  версты (70 миль). Среднюю глубину озера можно положить около 50 сажень; но она распределяется по озеру неравномерно: начинаясь съ 1 фута на югѣ, въ самой отмелой части озера, глубина превышаетъ 100 сажень на сѣверѣ, а наибольшая глубина, 122 сажени, находится въ 10 верстахъ отъ западной оконечности Валаамскаго монастыря. Грунтъ озернаго дна, въ болѣе мелкихъ мѣстахъ до глубины 15 сажень — песокъ, на глубинахъ отъ 15 до 30 сажень — вязкая глина, а выше 30 сажень и во всѣхъ проливахъ и бухтахъ сѣверныхъ шхеръ — жидкій илъ. Всѣ же рифы, мели и банки состоятъ изъ гранитныхъ валуновъ различнаго вида и находятся подъ разной, но очень небольшой глубиной.

Низменное, болотистое, почти вездѣ ровное, песчано-глинистое побережье охватываетъ Ладожское озеро съ трехъ сторонъ: западной, южной и восточной, и, только приближаясь къ возвышенной, холмистой, гранитной формаци сѣвернаго и сѣверо-западнаго береговъ, значительно повышается и дѣлается суше. Около валаамской группы, въ особенности къ NO отъ нея, замѣчается аномалія или возмущеніе въ компасѣ, а потому здѣсь на вѣрность его указаній полагаться нельзя, особенно въ ночное или туманное время. Эта аномалія отчасти объясняется нахожденіемъ на днѣ озера желѣзной руды, содержащей въ себѣ болѣе 40% желѣза.

Средній уровень воды Ладожскаго озера считается на 60 футъ выше уровня Финскаго залива. Но уро-



вень Ладожскаго озера никогда не бывает постояннъ: онъ ежегодно и ежедневно мѣняется отъ атмосферическихъ явленій, происходящихъ какъ на самомъ озерѣ, такъ и въ отдаленности отъ его побережья. Изъ 14-ти лѣтнихъ наблюденій, тщательно производившихся на Валаамѣ, съ 1859 по 1873 годъ, видно, что разность между самой высокой водой и самой низкой была 7 футъ  $3\frac{1}{4}$  дюйма.

Колебаніе уровня воды отъ дѣйствія вѣтра въ сѣверной части озера незначительно: не болѣе 1 или  $1\frac{1}{2}$  дюйма въ прибыли и убыли; между тѣмъ какъ въ южной части озера, при крайне отмеломъ берегѣ, колебанія горизонта воды отъ вѣтровъ доходятъ иногда до 5 футъ.

Подобно всѣмъ замкнутымъ морямъ и большимъ озерамъ, Ладожское озеро имѣетъ круговое теченіе, отъ востока на западъ черезъ сѣверъ, усиливающееся отъ притока съ юговосточной стороны рѣкъ: Волхова, Сяси и Свири. Начинаясь отъ устьевъ упомянутыхъ рѣкъ, струя теченія идетъ вдоль восточнаго берега на сѣверъ и, постепенно расширяясь, уклоняется къ западу. Достигнувъ валаамской группы острововъ и встрѣтивъ препятствіе своему движенію на сѣверъ, вышеупомянутая струя теченія поворачиваетъ на западъ и затѣмъ на югъ, гдѣ теченіе становится едва замѣтнымъ. Вообще вся озерная вода превосходно дистиллируется ладожскимъ бассейномъ, который выпускаетъ Негою воду чистую, на вкусъ пріятную и во всѣхъ отношеніяхъ превосходную, въ особенности

въ зимнее время, чему много способствуютъ узкость и небольшая глубина шлиссельбургскаго фарватера, всего 7 футъ, и быстрота теченія при истокѣ Невы (до  $4\frac{1}{2}$  миль въ часъ).

Кромѣ общаго, круговаго движенія водъ озера, онѣ подвержены вліянію вѣтровъ, которые, смотря по силѣ и направленію, гонятъ ихъ въ ту и другую сторону съ различною скоростію. На побережьяхъ сѣверной части озера, самой глубокой, прибывъ воды отъ вѣтровъ мало замѣтна.

Температура верхняго слоя воды Ладожскаго озера, въ особенности въ сѣверной его части, очень низка. Въ концѣ мая, по реомюру, только  $+1$  и  $1\frac{1}{2}^{\circ}$ , въ іюнѣ не болѣе  $+2$  и  $3^{\circ}$ , въ іюлѣ доходитъ до  $+6^{\circ}$ , и только въ августѣ до  $+8$  и  $10^{\circ}$ . Съ половины сентября вода дѣлается холоднѣе. Нижній слой ея еще нѣсколько холоднѣе верхняго.

Не смотря на низкую температуру воды, Ладожское озеро только въ продолжительныя и особенно суровыя зимы покрывается сплошнымъ льдомъ; въ прочіе же годы, середина его остается свободною отъ сплошнаго льда и наполняется плавающимъ льдомъ, который, по словамъ монаховъ валаамскаго монастыря, достигаетъ толщины 12 сажень. Вѣроятность такой громадной толщины льда подтверждается еще и тѣмъ, что съ открытіемъ навигаціи ледъ встрѣчается на озерѣ въ половинѣ іюня. Освободясь отъ льда, озеро открывается для плаванія съ половины мая до конца октября. Въ продолженіи этого времени господствуютъ



щихъ вѣтровъ нѣтъ; но должно замѣтить, что въ началѣ навигаціи вѣтра дуютъ изъ сѣверной половины компаса и наиболѣе между NO и NW; а съ конца мая и до половины іюля чаще бываютъ вѣтра изъ южной половины компаса и преимущественно между SW и SO. Какъ первые бываютъ часто сильны, такъ послѣдніе, напротивъ, тихи и нерѣдко сопровождаются штилями и туманами. Переходъ вѣтровъ съ одного румба на другой всегда совершается по движенію солнца, отъ востока къ западу. Если же случится замѣтить противное, то съ увѣренностію можно сказать, что новый вѣтеръ будетъ непродолжителенъ и перейдетъ къ прежнему румбу.

Ладожское озеро, находясь отъ Финскаго залива и Петербурга въ 60 верстахъ и принимая въ себя рѣки Волховъ, Сясь и Свирь, составляющія части важнѣйшихъ системъ водяныхъ сообщеній между Каспійскимъ, Бѣлымъ и Балтійскимъ морями, является какъ бы центромъ всѣхъ водяныхъ сообщеній внутренней Россіи. Но не смотря на такое выгодное его положеніе, оно и теперь служитъ лишь удобнымъ водянымъ сообщеніемъ только между прилегающими къ нему губерніями. Главные же грузы, идущіе изъ внутренней Россіи по вышневолоцкой, тихвинской и маріинской системамъ, дойдя до озера, спускаются въ Неву по петровскому и александровскому каналамъ, такъ какъ устройство рѣчныхъ грузовыхъ судовъ не соотвѣтствуетъ плаванію по обширному, открытому и часто бурному озеру. Да и на самомъ озерѣ, за исключеніемъ современ-

ныхъ пароходовъ, содержащихъ срочныя сообщенія Петербурга съ Шлиссельбургомъ, Коневцемъ, Кексгольмомъ, Валаамомъ и Сердоболемъ (1 и иногда 2 парохода, до 20 рейсовъ въ лѣто), и Петербурга съ Шлиссельбургомъ, Сермаксомъ, Лодейнымъ-Подемъ, Вознесенемъ и Петрозаводскомъ (4 парохода, до 90 рейсовъ), плаваютъ вообще суда старой, слабой конструкціи, какъ *сойма*, по типу современница древней Руси, и *галіотъ*, служащій вѣрнымъ воспроизведеніемъ судовъ, современныхъ Петру Великому. Только послѣ изданія новой карты и лоціи Ладожскаго озера (въ 1867 и 1873 годахъ), съ введеніемъ нѣкоторыхъ улучшеній въ освѣщеніи маяковъ и въ огражденіи мелей и фарватеровъ, плаваніе по озеру получило обезпеченіе и стало совершаться съ нѣкоторою увѣренностію.

Онежское озеро.  
ро.

До 1870 года для Онежскаго озера не существовало ни одной специальной карты и имѣлось вообще смутное понятіе о немъ. Только въ 1870 году, во время плаванія Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича изъ Петербурга въ Архангельскъ по внутреннимъ водамъ, было сдѣлано первое гидрографическое знакомство съ этимъ озеромъ, вслѣдствіе производства глазомѣрной съемки Повѣнецкой бухты и промѣра въ озерѣ съ пароходовъ «Онега» и «Ижора». По этому промѣру оказалась наибольшая глубина озера 45 сажень (въ 20 миляхъ къ О-у отъ Петрозаводска), вмѣсто предполагавшейся прежде въ 200 сажень, и открыто нѣсколько не нанесенныхъ на географическую карту острововъ.



Пользуясь этими случайными работами, а также небольшими планами нѣкоторыхъ городовъ, снятыми военными топографами, гидрографическій департаментъ, на основаніи астрономическихъ опредѣленій 1849 и 1852 годовъ, издалъ въ 1870 году первую морскую литографированную карту этого озера. Въ 1873 году, для изслѣдованія этого озера, по ходатайству олонечкаго земства, морскимъ министерствомъ была организована гидрографическая экспедиція на свои средства и на средства министерства финансовъ и олонечкаго земства. Эта экспедиція въ первый разъ приступила къ работамъ въ 1874 году, начавъ свое изслѣдованіе съ истока рѣки Свири, гдѣ оказалась глубина на фарватерѣ 7 футовъ. Въ слѣдующемъ году работы были перенесены на западный берегъ озера къ Петрозаводску и на восточный берегъ къ устью рѣки Водлы. Отсюда работы подвигались къ югу и охватили почти всю южную половину озера, гдѣ въ 1875 году были опредѣлены астрономически 11 дополнительныхъ пунктовъ. Съемка производилась мензулой; прибрежный промѣръ, на разстояніи отъ 2-хъ до 9-ти верстъ, со шлюпокъ, параллельными линіями чрезъ 50, 100, 200 и 300 сажень, смотря по важности мѣста, а далѣе къ срединѣ озера съ пароваго барказа и съ парохода. Произведенныя въ 1875 году астрономическія опредѣленія и съемка береговъ озера указали на значительныя измѣненія прежняго его контура.

Кромѣ работъ въ южной половинѣ озера, въ 1877 году, по случаю открытія залежей каменнаго угля въ

сѣверной его части, къ S отъ Повѣнца, была изслѣдована средствами морскаго министерства мѣстность этихъ залежей. При этомъ былъ произведенъ подробный промѣръ въ озерѣ Путко, бухтѣ Ажепъ и озерѣ Валгмо и снята на планъ вся смежная съ залежами мѣстность, а также добыто: 8 образцовъ антрацита, 1 образецъ самородной мѣди, 5 образцовъ грунта дна озера Путко и 3 образца грунта дна озера Валгмо.

Бѣлое море и  
Сѣверный Ледо-  
витый океанъ.

Со времени перваго изслѣдованія сѣвернаго берега Россіи въ половинѣ прошлаго и въ началѣ нынѣшняго столѣтія, на нашемъ сѣверѣ до и послѣ 1855 года не было исполнѣ организованныхъ гидрографическихъ работъ, а производились только отдѣльныя, отрывочныя изслѣдованія. Такъ, въ 1840 году было сдѣлано изслѣдованіе на Мурманскомъ (Лапландскомъ) берегу около острова Нокуева; въ 1849 году—на Тиманскомъ берегу въ устьѣ рѣки Индиги и у рѣки Печоры. Послѣ же 1855 года были исполнены слѣдующія работы: въ 1856—1859 годахъ произведена подробная съемка и промѣръ въ Березовомъ рукавѣ рѣки Сѣверной Двины, отъ Архангельска до Новодвинской крѣпости; въ 1862 году на Лапландскомъ берегу изслѣдовано устье рѣки Юканки, гдѣ открыта опасная 5-ти футовая мель, лежащая почти посреди рѣки; въ 1864 году—обслѣдованъ Кемскій рейдъ; въ 1871 году—часть Березоваго рукава Сѣверной Двины, рѣка Маймакса и Лапоминская гавань; въ 1872 году—губа Паза, губа Печеньга, Большой Айновъ, губа Большая Волоковая, бухта Цыць-Новолокъ, бухта Корабельная, островъ



Малый Кильдинъ, бухта у мыса Могильнаго (на S-й сторонѣ острова Большой Кильдинъ), озеро Могильное (тамъ же) и губа Порчниха, находящіяся на Лапландскомъ берегу; въ 1876 году — Кемскій рейдъ, входы въ рѣки Онегу, Суму и Сороку; въ 1876—1878 годахъ часть рѣки Мезени на протяженіи 60 верстъ, отъ города Мезени до параллели рѣки Нижи; въ 1877 году — на западномъ берегу Новой Земли, въ заливѣ Моллера, Мало-Карманкульская бухта и рейдъ, гдѣ учреждена спасательная станція.

Всѣ эти работы имѣли мѣстный интересъ и принесли свою долю пользы; но главныя работы въ Бѣломъ морѣ и Сѣверномъ океанѣ, обильныя научными результатами, были исполнены въ 1870 году, во время плаванія Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича изъ Архангельска къ Соловецкому острову, къ Новой Землѣ, на мурманскій берегъ и къ острову Исландіи. Съ судовъ отряда, состоявшаго изъ корвета «Варягъ», клипера «Жемчугъ» и шкуны «Секстанъ», были представлены слѣдующія работы: 1) Произведенъ промѣръ на Соловецкомъ рейдѣ, на рейдѣ Великаго Князя Алексія Александровича (на Новой Землѣ, въ Костиномъ шарѣ), въ Юканскомъ проливѣ, въ Териберкской губѣ, въ устьяхъ рѣкъ Колы и Туломы и въ Корабельной бухтѣ (на Лапландскомъ берегу. 2) Измѣрены глубины моря на переходахъ: отъ Архангельска къ Соловецкимъ островамъ—12 глубинъ; отъ Соловецкихъ острововъ къ деревнѣ Сорока—болѣе 52 глубинъ; отъ Ка-

нина Носа къ Святому—53 глубины; вдоль Лапландскаго берега—болѣе 72 глубинъ; отъ Соловецка къ Новой Землѣ—25 глубинъ, изъ коихъ наибольшая 100 сажень близъ Новой Земли; отъ Новой Земли къ городу Кола—25 глубинъ, изъ коихъ наибольшая 105 сажень близъ Лапландскаго берега. 3) Опреѣлено астрономически 8 пунктовъ, сдѣланы полныя магнитныя наблюденія въ 11 пунктахъ и определено склоненіе компаса въ 9 пунктахъ Атлантическаго океана, между Нордкапомъ и Исландіею. 4) Во многихъ пунктахъ Бѣлаго моря и Сѣвернаго океана произведены наблюденія надъ температурою воды на поверхности моря и на различныхъ глубинахъ (въ Бѣломъ морѣ, на поверхности воды, отъ  $+3^{\circ},5$  до  $+6^{\circ}$ ; въ Сѣверномъ океанѣ, тоже на поверхности воды, отъ  $+4^{\circ}$  до  $+10^{\circ}$ ). Эти труды отряда дали возможность значительно пополнить и исправить наши карты и глубинами и склоненіемъ компаса, и издать планы вновь изслѣдованныхъ мѣстъ; на основаніи же наблюденій надъ температурою воды, заключить о направленіи части гольфстрима вдоль Мурманскаго (Лапландскаго) берега къ устью Бѣлаго моря, а потомъ къ западному берегу Новой Земли.

Послѣдніе годы на нашемъ Сѣверѣ ознаменовались слѣдующими событіями, давшими много свѣдѣній о томъ краѣ: подробное изслѣдованіе NO-й части Новой Земли (въ 1871 году); открытіе плаванія по Карскому морю (съ 1871 года); открытіе группы острововъ Франца-Иосифа къ N отъ Новой Земли (въ 1873 и 1874 го-



дахъ, въ ш.  $81^{\circ}$  N, д.  $58^{\circ}$  O отъ Гр.) и острова Одиночество къ О отъ Новой Земли (въ 1878 году, въ ш.  $77^{\circ} 35$  N, д.  $86^{\circ}$  O отъ Гр.); посѣщеніе устьевъ рѣкъ Оби и Енисея иностранными судами (съ 1876 года); прибытіе въ Якутскъ парохода «Лена» изъ Тромсѣ (въ 1878 году) и, наконецъ, совершившійся въ первый разъ переходъ пароваго судна «Вега», вдоль всего сѣвернаго берега Россіи, изъ Атлантическаго въ Восточный океанъ (изъ Тромсѣ въ Іеддо, въ 1878—1879 годахъ).

Въ настоящее время есть предположеніе въ министерствѣ финансовъ образовать гидрографическую экспедицію для изслѣдованія устья рѣки Оби и Обской губы.

Съ 1849 года, когда въ первый разъ былъ осмотрѣнъ лиманъ рѣки Амура, гидрографическія изслѣдованія въ Восточномъ океанѣ сосредоточивались преимущественно на мало извѣстномъ западномъ берегу Японскаго моря и на обонхъ берегахъ Сахалинскаго пролива. Между тѣмъ ближайшее знакомство съ этими мѣстами, о которыхъ мы имѣли свѣдѣнія лишь по открытіямъ Лаперуза и Крузенштерна, составляло насущную потребность какъ для плаванія нашихъ судовъ, такъ и для составленія недостававшихъ въ нашемъ атласѣ картъ. Вслѣдствіе этого восточный берегъ полуострова Кореи, отъ гавани Чосанъ до рѣки Тумень-ула, очень сомнительно очерченный на англійскихъ картахъ, снятъ въ 1854 году съ фрегата «Паллада», съ довольно подробнымъ изслѣдованіемъ порта Лаза-

Изслѣдованія  
въ Восточномъ  
океанѣ.

рева, бухты Унковского и частию гавани Посыета. Берегъ отъ рѣки Тумень-ула до залива Америка (заливъ Петръ Великій) и далѣе до залива Св. Владиміра, совсѣмъ неизвѣстный до 1855 года и только мѣстами осмотрѣнный съ 1855 по 1860 годъ съ англійскихъ и русскихъ судовъ, снятъ въ 1860—1862 годахъ военными топографами и гидрографически изслѣдованъ съ нашихъ судовъ. Здѣсь, съ 1868 по 1870 годъ, производились дополнительныя зимнія и лѣтнія гидрографическія работы, а именно: въ Амурскомъ и Уссурийскомъ заливахъ, въ проливѣ Босфоръ Восточный, около острова Аскольдъ, при входѣ въ заливъ Америка и въ заливѣ Св. Ольги. Берегъ отъ залива Св. Владиміра до залива Де-Кастри, извѣстный прежде только по невѣрному очерку Лаперуза, осмотрѣнъ съ нашихъ судовъ въ 1858 и 1859 годахъ (Императорская гавань въ первый разъ бѣгло изслѣдована въ 1855 году), астрономически опредѣленъ въ 1873 году и снятъ съ судна, а въ 1874 году снятъ инструментально военными топографами.

Въ вершинѣ Сахалинскаго пролива и въ Амурскомъ лиманѣ, гдѣ имѣлись бѣглыя изслѣдованія 1849—1854 годовъ, производились съ 1855 года слѣдующія дополнительные работы: въ 1865 году, зимою, подробно изслѣдованъ заливъ Де-Кастри; съ 1855 по 1871 годъ сдѣланы: подробная съемка и промѣръ, преимущественно зимою, въ рѣкѣ Амуръ отъ устья до селенія Пальво; въ Амурскомъ лиманѣ — на сѣверномъ, среднемъ и южномъ амурскихъ фарватерахъ; въ 1873 году у острова Гла-



зенапъ, а въ 1879 году произведены бѣглыя изслѣдованія отъ залива Де-Кастри до мыса Лазарева, отъ Де-Кастри къ посту Дуэ и около поста Дуэ.

Берега острова Сахалинъ, который былъ знакомъ мореплавателямъ по очеркамъ Лаперуза и Крузенштерна, до сихъ поръ еще не всѣ изслѣдованы. Сѣверная часть этого острова отъ устья рѣки Тыми на восточномъ берегу до мыса Дуэ на западномъ, кромѣ изслѣдованной въ 1869 году гавани Куегда, осмотрѣнъ съ судовъ съ 1849 по 1855 годъ. Западный берегъ отъ мыса Дуэ до мыса Крильона, южный отъ мыса Крильона до мыса Анива, и часть восточнаго берега отъ мыса Анива до вершины залива Терпѣнія, осмотрѣны съ 1853 по 1858 годъ моряками, а въ 1865 — 1868 годахъ сняты полуинструментально военными топографами. Тутъ были произведены частныя гидрографическія изслѣдованія: въ 1866 году изслѣдована бухта Тообучи; въ 1868 — рейдъ Косунай и берегъ сѣвернѣе его, рейдъ Сертуной и берегъ къ N до мыса Дуэ, а также островъ Монеронъ; въ 1870 году — Корсаковскій рейдъ и бухта Поро-Томари. Здѣсь въ 1868 и 1870 годахъ опредѣлены астрономически 9 пунктовъ и 2 пункта на островѣ Монеронъ. Въ 1876 году въ SO части Сахалина произведено подробное изслѣдованіе озеръ Чебасинскихъ и Вавайтовскихъ и протоки изъ озера Тунайчинскаго въ Охотское море. Часть восточнаго берега, отъ вершины залива Терпѣнія до устья рѣки Тыми, остается неизслѣдованною до настоящаго времени.

Кромѣ перечисленныхъ гидрографическихъ изслѣдованій по берегамъ Приморской области, были сдѣланы съ 1866 по 1871 и съ 1873 по 1877 годъ, особо командированными морскими офицерами, въ дополненіе къ немногимъ астрономическимъ пунктамъ 1856 и 1857 годовъ, многочисленныя астрономическія опредѣленія въ Японскомъ морѣ, Сахалинскомъ проливѣ, Охотскомъ и Беринговомъ моряхъ и въ Сѣверномъ океанѣ. При этомъ была произведена хронометрическая связь нѣсколькими рейсами Петропавловска и Николаевска съ Хакодаде, а Владивостока—съ Хакодаде, Нагасаки и Шанхаемъ. Согласованныя съ новѣйшими электрическими опредѣленіями долготы Николаевска и Владивостока, эти опредѣленія будутъ служить прочнымъ основаніемъ для будущихъ гидрографическихъ работъ въ Восточномъ океанѣ, гдѣ большія пространства остаются еще неизслѣдованными.

Вмѣстѣ съ астрономическими и гидрографическими работами производились и подробныя магнитныя наблюденія, причемъ замѣчено быстрое увеличеніе западнаго склоненія компаса, а въ 1876 году наблюдалась аномалія этого склоненія въ вершинѣ Амурскаго залива, западнѣе рѣки Суйфунъ, около рѣчки Амбабира. Также производились въ разныхъ мѣстахъ подробныя наблюденія надъ температурою и удѣльнымъ вѣсомъ воды на поверхности моря и на различныхъ глубинахъ, что дало возможность вывести вѣрныя заключенія о теченіи воды въ Японскомъ и Охотскомъ моряхъ и въ Лаперузовомъ проливѣ. Были собраны



образцы морского грунта и составлена коллекція морскихъ водорослей, которые и принесены въ даръ Императорской Академіи Наукъ. Образцы грунта, числомъ около 30-ти, взяты съ различныхъ глубинъ, доходившихъ до 1650 сажень, причемъ обозначена большею частью и замѣченная на этой глубинѣ температура воды.

При переходахъ судовъ для астрономическихъ опредѣленій, были произведены еще отдѣльныя гидрографическія изслѣдованія: въ 1869 году — внутренняго рейда въ Хакодаде; въ 1875 году — Амахтонскаго залива (въ Тауйской губѣ), Анадырскаго лимана и мѣстности около мыса Восточнаго; въ 1876 году — около мыса Олюторскаго, между мысами Оаддея и Наваринъ (бухта Архангела Гавріила), бухты Провидѣнія и мѣстности у мыса Чукотскаго; также произведенъ дополнительный промѣръ: въ 1875 и 1876 годахъ — въ Анадырскомъ заливѣ и въ 1876 году — въ Сѣверномъ океанѣ отъ мыса Восточнаго до мыса Сѣвернаго.

Все эти работы дали возможность издать карту Желтаго и Японскаго морей, карту восточнаго берега полуострова Корей, карту залива Петръ Великій, карту берега отъ залива Америка до залива Св. Владиміра, 5 картъ отъ залива Св. Владиміра до залива Де-Кастри, карту амурскаго лимана, 3 карты Сахалинскаго пролива и много плановъ рейдовъ и гаваней; также приступлено къ исправленію карты южной половины Охотскаго моря и карты Берингова моря и Сѣвернаго океана. Но такъ какъ между ними нѣтъ полной связи и къ нимъ не были вполне примѣнены

строгія гидрографическія правила балтійской, каспійской и черноморской съемокъ, то въ настоящее время морскимъ министерствомъ организована гидрографическая экспедиція для подробнаго изслѣдованія нашего восточнаго побережья, основаніемъ чего будутъ служить отчасти сдѣланныя уже астрономическія опредѣленія и нѣкоторыя произведенныя до нынѣ болѣе подробныя гидрографическія работы.

Изслѣдованія  
Каспійскаго моря.  
рл.

Недостатки изданныхъ въ 1826 году картъ Каспійскаго моря чувствовались моряками уже давно, такъ что въ 1839 году былъ уже составленъ проектъ новаго изслѣдованія этого моря, оставшійся впрочемъ безъ послѣдствій. Произведенныя съ 1826 до 1850 года отрывочныя изслѣдованія разныхъ мѣстъ, какъ исполненныя на-скоро и не имѣвшія между собою связи, принесли мореплавателямъ мало пользы и потребность въ новой, болѣе точной съемкѣ и промѣрѣ Каспійскаго моря дѣлалась съ каждымъ годомъ настоятельнѣе. Сознавая эту потребность и признавая прежнія карты недостаточно вѣрными для безопаснаго плаванія, намѣстникъ кавказскій, князь М. С. Воронцовъ, въ 1853 году обратился къ Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу съ ходатайствомъ о производствѣ новой описи въ Каспійскомъ морѣ. Въ томъ же году, по приказанію Его Высочества, приступлено было къ составленію проекта производства въ этомъ морѣ точныхъ астрономическихъ опредѣленій и подробныхъ гидрографическихъ работъ. Окончательный проектъ былъ выработанъ въ 1855 году.



Въ 1856 году Высочайшимъ приказомъ назначенъ капитанъ-лейтенантъ (впослѣдствіи контръ-адмиралъ) Ивашинцовъ начальникомъ гидрографической экспедиціи въ Каспійскомъ морѣ, и съ этого времени начались тамъ вполне организованныя гидрографическія и астрономическія работы, а съ ними вмѣстѣ и магнитныя наблюденія.

Гибель парохода «Куба» 14 сентября 1857 года при входѣ въ Апшеронскій проливъ, причемъ погибли все инструменты и журналы, а также командиръ парохода, 3 офицера и 18 нижнихъ чиновъ, лишила экспедицію результатовъ почти двухлѣтнихъ трудовъ, а начальника экспедиціи—всѣхъ его записокъ и прочихъ свѣдѣній о Каспійскомъ морѣ. Съ 1858 года работы начались снова и продолжались, съ перерывомъ въ 1867 году, до 1874 года, въ которомъ были произведены послѣднія гидрографическія изслѣдованія въ средней части моря, преимущественно у восточнаго берега.

Для съемки береговъ Каспійскаго моря главнымъ основаніемъ служили вновь избранные астрономическіе пункты, опредѣленные лучшими угломерными инструментами и значительнымъ числомъ хронометровъ, а также нѣкоторые пункты кавказской триангуляціи. Береговая съемка произведена мензулой, и только въ южной и средней частяхъ моря персидскій берегъ и значительная часть восточнаго сняты съ судна.

Вдоль береговъ сдѣланъ прибрежный промѣръ со

шлюпокъ, на разстояніи отъ 4 до 10 верстъ, а за шлюпочнымъ, на разстояніи отъ 15 до 40 верстъ отъ берега, былъ сдѣланъ подробный пароходный промѣръ; середина же моря была изслѣдована съ пароходовъ большими и рѣдкими перекрестными галсами.

Результатами работъ были: предварительная карта Каспійскаго моря, изданная въ 1861 году (въ масштабѣ 24 мили въ дюймѣ); правильное очертаніе береговъ моря и вѣрное географическое его положеніе, основанное на 47 астрономическихъ пунктахъ; подробное изслѣдованіе рельефа дна какъ въ сѣверной, такъ въ средней и южной частяхъ моря, гдѣ прежде только мѣстами были извѣстны глубины у западнаго берега и не было измѣрено ни одной глубины среди моря; болѣе 140 образцовъ грунта дна разныхъ мѣстъ, для добыванія котораго употреблялся лотъ Брука съ приспособленными собственно для этой цѣли храпами, а также образцы воды съ разныхъ мѣстъ и глубинъ; изучены теченія моря; сняты виды береговъ профессоромъ Боголюбовымъ въ 1861 году; опредѣлены три магнитныхъ координаты въ 48 пунктахъ, причемъ выведены коэффициенты, дающіе возможность вычислить эти координаты для какого угодно времени и мѣста въ Каспійскомъ морѣ; составлены 3 вѣтровыя карты изъ 9-ти-лѣтнихъ метеорологическихъ наблюденій въ Астрахани, Баку и Ашуръ-аде; изданы атласы рѣкъ Терека и Куры; атласъ всего моря, состоящій изъ генеральной, 3 путевыхъ и 32 прибрежныхъ и другихъ картъ и плановъ. Атласъ этотъ замѣнилъ преж-



ний атласъ, изданный въ 1826 году на основаніи разныхъ гидрографическихъ изслѣдованій. Наконецъ въ 1877 году были составлены гидрографическое описаніе Каспійскаго моря и руководство для плаванія, изданныя гидрографическимъ департаментомъ.

Въ числѣ результатовъ гидрографическаго изслѣдованія Каспійскаго моря между прочимъ оказалось, что въ *сѣверной* части Каспійскаго моря, самой мелкой, гдѣ часто съ 6-ти футовой глубины не видно берега, наибольшая глубина найдена только 13 сажень на параллели Мангышлакскаго полуострова. Въ ней вообще замѣчено обмелѣніе отъ 2-хъ до 7 футъ въ 50 лѣтъ; въ ней же подробно обслѣдованъ замѣчательный скачекъ глубины съ 9 на 18 футъ, называемый Каралатскимъ Яромъ, отъ котораго эта характеристическая черта, представляющая границу вліянія волжскихъ наносовъ, простирается къ NO — къ косѣ Большаго Забурынья и къ SW — къ Чистому банку.

Въ *средней* части моря наибольшая глубина измѣрена 421 сажень, нѣсколько S-ѣе параллели Дербента, ближе къ западному берегу. Въ *южной* части найдена глубина 516 сажень сѣвернѣе параллели Ленкорани, тоже ближе къ западному берегу. Изслѣдованіе средней и южной частей Каспійскаго моря открыло неожиданную связь между образованіемъ каспійскаго бассейна и поднятіемъ кавказскихъ горъ. Открытіе это обратило уже на себя вниманіе извѣстныхъ нашихъ ученыхъ геологовъ и надо ожидать, что оно

поведетъ къ новымъ открытіямъ въ геологической исторіи каспійской низменности и Кавказа.

Изслѣдованіе Каспійскаго моря продолжалось долѣе рассчитаннаго по проекту времени, но обиліе картографическихъ и научныхъ результатовъ съ избыткомъ вознаграждаютъ это невольное продленіе работъ. Въ Каспійскомъ морѣ остались неизслѣдованными, по малой доступности для судовъ и по неимѣнію значенія для мореходства, только два залива: Мертвый Култукъ и Карабугазъ. Но кромѣ этихъ неизслѣдованныхъ мѣстъ, въ немъ есть еще мѣстность къ югу отъ Баку, очень подробно изслѣдованная, но требующая ежегоднаго переизслѣдованія—это Бакинскій архипелагъ. Вслѣдствіе вулканическаго колебанія почвы, здѣсь приходилось по нѣскольку разъ изслѣдовать банки, перемѣняющія свою глубину; случалось, на ровной 8—9 саженой глубинѣ, находить кратеры до 36 сажень глубиною. Въ этой мѣстности въ новѣйшее время были наблюдаемы хотя и кратковременныя, но довольно сильныя огненные изверженія: 10-го марта 1857 года, въ 4½ часа утра, на островѣ Булла; 12-го іюля 1860 года, въ 11 часовъ вечера, на островѣ Глиняной (свѣтъ отъ него былъ видѣнъ за 40 и 60 миль въ Баку и на устьѣ рѣки Куры), и въ февралѣ 1876 года на островѣ Лось. Здѣсь, на мѣстѣ банки Кумани, имѣвшей въ 1860 году 4 фута глубины, въ 1861 году появился островъ изъ горячей глины, до 43 сажень въ діаметрѣ и до 12 футъ высоты, скрывшійся въ 1862 году подъ водою и образовавшій опять



4-хъ футовую банку, которая въ 1874 году имѣла уже 20 футъ глубины; здѣсь же островъ Погорѣлая Плита, существовавшій 40 лѣтъ, въ 1868 году превратился въ банку, на которой въ 1869 году найдена наименьшая глубина 2 фута.

Періодическое переизслѣдованіе этой мѣстности поручено, съ 1875 года, бакинскому порту.

Возрожденіе черноморскаго флота послѣ 1870 года сдѣлало необходимымъ принять рѣшительныя мѣры къ гидрографическому изслѣдованію Чернаго моря. Недостатки употребляемыхъ нынѣ картъ Чернаго моря были замѣчены уже давно; но неполнота этихъ картъ стала особенно обнаруживаться послѣ крымской войны, когда парусныя суда замѣнились паровыми, для которыхъ сдѣлались доступны такія мѣстности, къ какимъ прежде не могли подходить не только военныя, но и купеческія суда. Съемка Чернаго моря, произведенная вице-адмираломъ Манганари болѣе 40 лѣтъ назадъ, совершенно уже не соответствовала современнымъ требованіямъ науки и мореплаванія, а потому лѣтомъ 1870 года Его Высочество Генералъ-Адмиралъ командировалъ въ Черное море контръ-адмирала Ивашинцова для собранія подробныхъ свѣдѣній о состояніи геодезическихъ и топографическихъ работъ, произведенныхъ около прибрежья Чернаго моря, и для составленія проекта гидрографическаго изслѣдованія этого моря. На основаніи доставленныхъ имъ свѣдѣній, былъ составленъ спеціальный проектъ гидрографическаго изслѣдованія

Изслѣдованіе  
Чернаго и Азов-  
скаго морей.

Чернаго и Азовскаго морей, который и началъ приводиться въ исполненіе съ 1871 года, при составѣ экспедиціи изъ трехъ отдѣльныхъ съемокъ: астрономической и двухъ гидрографическихъ, изъ коихъ одна по сѣверному берегу Чернаго моря, а другая по восточному или кавказскому. Въ теченіи 1871—1875 годовъ астрономической съемкой произведена хронометрическая связь всѣхъ пунктовъ, избранныхъ на нашихъ берегахъ Чернаго и Азовскаго морей съ Севастополемъ, и такая же связь Севастополя съ нѣкоторыми портами и пунктами на турецкомъ берегу Чернаго моря, и, кромѣ этого, сдѣлана въ 1873, 1874 и 1875 годахъ весьма важная астрономическо-теграфическая связь Николаева съ Севастополемъ, Евпаторією, Ялтою, Феодосією, Керчью, Мариуполемъ, Таганрогомъ, Перекопомъ и Херсономъ. Съемочныя и промѣрныя работы, начатыя тоже съ 1871 года, по сѣверному берегу отъ Одессы къ востоку, а по кавказскому и крымскому берегамъ отъ Керченскаго пролива къ О и W, продолжаются и теперь, согласно программѣ, принятой для черноморской гидрографической экспедиціи. Одновременно съ астрономическими и гидрографическими работами производились физическія изслѣдованія Чернаго моря, отъ которыхъ можно ожидать хорошихъ научныхъ результатовъ.

Послѣдняя турецкая война лишь временно замедлила ходъ работъ, которыя въ сокращенномъ размѣрѣ продолжались только въ мѣстахъ недоступныхъ для неприятеля, какъ то: въ Азовскомъ морѣ, Днѣстровскомъ



и Днѣпровскомъ лиманахъ и въ рѣкѣ Бугъ. Тотчасъ по заключеніи мира съ Турціею была сдѣлана съемка и промѣръ Батумскаго рейда.

Основаніемъ для новѣйшей съемки береговъ Чернаго и Азовскаго морей служили отчасти выводы триангуляціи военнаго вѣдомства на югѣ Россіи, но преимущественно наша триангуляція и новѣйшія астрономическія опредѣленія 43 основныхъ пунктовъ, изъ коихъ 9 опредѣлены посредствомъ электрическаго телеграфа. Сплошная цѣпь треугольниковъ проложена отъ Одессы до Перекопа, а также отъ Керчи къ Анапѣ и далѣе къ SO-ту; въ другихъ же мѣстахъ для съемки была сдѣлана мѣстная триангуляція. Съемка производилась мензульная, на трапеціи, въ масштабѣ 200 саженъ въ дюймѣ, а въ болѣе важныхъ мѣстахъ въ масштабѣ—100, 50 и даже 25 саженъ. Прибрежный промѣръ производился параллельными линіями, со шлюпокъ, на разстояніи отъ 4-хъ до 8-ми верстъ отъ берега, а далѣе въ морѣ до 15 верстъ отъ берега—съ паровыхъ судовъ.

Въ настоящее время окончено подробное изслѣдованіе слѣдующихъ мѣстъ: отъ Одессы до Перекопа, съ Березанскимъ и Днѣпровскимъ лиманами и рѣкою Бугъ до Николаева, причемъ около Одессы изслѣдована морскимъ промѣромъ обширная одесская банка, занимающая протяженіе около 45 верстъ въ длину и 9 верстъ въ ширину, съ наименьшею найденною глубиною 15 футъ; Севастопольская бухта, Ливадія и Оріанда, Феодосійскій рейдъ, Керченскій проливъ, мѣстности у

Арабата, Геническа, Бердянска и Темрюка, мѣстность около Анапы, гдѣ отыскана, точно обследована и опредѣлена банка св. Маріи Магдалины, въ существованіи которой неоднократно выражалось сомнѣніе. Оказалось, что эта опасная каменистая банка находится въ разстояніи  $1\frac{3}{4}$  мили отъ берега, наименьшая глубина на ней  $4\frac{1}{2}$  фута; между банкою и берегомъ существуетъ широкій каналъ, глубиною до 40 футь. Здѣсь же, западнѣе банки Маріи Магдалины, подробно обследованъ обрывистый 5-ти футовый каменный рифъ Желѣзный Рогъ.

По новѣйшимъ съемкамъ составлены: подробная карта Керченскаго пролива, планъ Батумскаго рейда и планы нѣкоторыхъ бухтъ.

Объ остальныхъ научныхъ результатахъ гидрографическаго изслѣдованія Чернаго моря, какъ еще неоконченнаго, говорить подробно еще преждевременно.

II. КАРТОГРАФИЧЕСКІЯ РАБОТЫ И ИЗДАНИЕ РУКОВОДСТВЪ ПО МОРЕ-ПЛАВАНІЮ.

Усовершенствованіе печатанія морскихъ картъ.

Хорошая морская карта, составленная на основаніи точныхъ гидрографическихъ изслѣдованій, есть первое и главное руководство для безопаснаго плаванія. Морское министерство всегда заботилось, по мѣрѣ средствъ и возможности, издавать, соотвѣтственно пріобрѣтенію гидрографическихъ данныхъ, новыя карты нашихъ морей и озеръ. Степень точности этихъ картъ, зависящая отъ вѣрности получаемыхъ свѣдѣ-



ний, не всегда была одинакова. По полученіи необходимыхъ данныхъ для составленія производителями работъ планшета или оригинала карты, послѣдній наносится граверомъ на мѣдную доску для отпечатанія по ней требуемаго числа экземпляровъ карты. До 1831 года гравированіе картъ на мѣди производилось вытравкою по грунту, что, при маломъ искусствѣ граверовъ, придавало прежнимъ нашимъ картамъ грубый, неизящный видъ; введенная же съ того года гравировка по сухой мѣди, хотя и требовала болѣе времени и большаго искусства отъ гравера, за то дала прекрасные результаты. Съ того времени начали появляться болѣе отчетливыя и изящныя карты Чернаго, Бѣлаго, Балтійскаго и другихъ нашихъ морей. Образцомъ для нашихъ картъ были приняты датскія карты, но съ дополненіемъ береговой ситуациі по образцу нашихъ военно-топографическихъ картъ и плановъ. Введеніе, съ 1858 года, шатировки картъ, замѣнившей иллюминировку ихъ красками для особыхъ назначеній, придало имъ такую рельефность, что въ настоящее время онѣ въ немногомъ уступаютъ лучшимъ иностраннымъ картамъ.

Медленность и значительная стоимость гравировки по сухой мѣди не допускали изданія временныхъ картъ, составленныхъ съ бѣглыхъ описей, а потому всѣ карты, не составленныя съ болѣе точныхъ съемокъ и не имѣвшія особеннаго военнаго или торговаго значенія, оставались въ гидрографическомъ архивѣ безъ употребленія, и только въ особыхъ случаяхъ съ нихъ

давались на суда или въ какія либо учрежденія рукописныя копій. Послѣ значительнаго сокращенія штатовъ морскаго министерства въ 1860 году, выдача большаго числа рукописныхъ копій была бы не мыслима, если бы введенный въ 1862 году и потомъ усовершенствованный способъ копировки картъ химическою тушью на прозрачный коленкоръ и бумагу, для перевода на камень, не далъ гидрографическому департаменту возможности расширить свою картографическую дѣятельность, сокративъ издержки и время на изданіе картъ. Этимъ способомъ изданы атласы рѣкъ: Невы, Свири, Волхова, Терека, Куры и устья Амура, планшеты сѣвернаго берега Финскаго залива и абоскихъ и аландскихъ шхеръ, южнаго берега Финскаго залива и Моонзунда, шхерныя карты въ масштабѣ 200 сажень въ дюймѣ, Сѣвернаго Ледовитаго океана и многія карты другихъ морей, въ особенности Новой Земли и сѣверныхъ береговъ Европейской и Азіатской Россіи.

Послѣднія карты, воскресивъ забытыя труды нашихъ гидрографовъ начала нынѣшняго и половины прошедшаго столѣтія, вѣроятно много содѣйствовали развитію съ 1870 года плаваній около Новой Земли и въ Карскомъ морѣ, а также повліяли и на рѣшимость профессора Норденшильда совершить въ 1879 году переходъ мимо мыса Челюскина изъ Атлантическаго въ Восточный океанъ.

По мѣрѣ успѣха нашихъ гидрографическихъ работъ и выхода новыхъ иностранныхъ картъ, прежніе ат-



ласы нашихъ морей постепенно замѣнялись новыми, или исправлялись по новымъ свѣдѣніямъ и пополнялись новыми картами. Такъ, употреблявшійся до 1855 года для плаванія по Балтійскому морю и его заливамъ атласъ Сарычева 1809 года, съ картами Ботническаго залива 1791 года и картою абоскихъ шхеръ 1813 года, замѣненъ вполнѣ новымъ, заключающимъ въ себѣ очень много подробныхъ картъ, неимѣвшихся прежде вовсе. Каспійскій атласъ Колодкина и карты устьевъ Волги Басаргина тоже вполнѣ замѣнены превосходнымъ новымъ атласомъ, составленнымъ бывшею каспійскою гидрографическою экспедиціею. Къ атласу Чернаго и Азовскаго морей адмирала Манганари прибавлены, на основаніи новѣйшей съемки, карты Керченскаго пролива, планъ севастопольской бухты, батумскаго рейда и др. Къ атласу Бѣлаго моря и Лапландскаго берега Рейнике, добавлены карты Новой Земли, устья Печоры, сѣвернаго берега Сибири отъ Енисея до Лены и многія другія. Къ атласу Восточнаго океана Кашеварова добавлены недостававшія карты Японскаго моря и Сахалинскаго пролива и исправлены и исправляются по новымъ описямъ нѣкоторыя карты этого атласа. Прежняя карта Ладожскаго озера замѣнена новою, двухлистовою. Нѣсколько картъ атласа норвежскаго берега замѣнены новыми, награвированными съ новыхъ норвежскихъ картъ. Такое постепенное улучшеніе нашихъ атласовъ продолжается и теперь, не говоря уже о ежегодномъ исправленіи русскихъ картъ по лоцманскимъ замѣткамъ и другимъ извѣстіямъ.

Чтобы дать больший ходъ русскимъ картамъ и сдѣлать ихъ доступными для шкиперовъ каботажныхъ судовъ и тѣмъ содѣйствовать развитію русскаго судоходства, цѣнность нашихъ картъ въ 1866 году была понижена до минимума — 30 коп. за карту въ большой листъ, т. е. до цѣны, заключающей въ себѣ только стоимость бумаги и печатанія, безъ стоимости гравировки. Съ этою же цѣлю, по просьбѣ шкиперовъ, на нашихъ картахъ стали назначать компасныя картушки, облегчающія имъ прокладку по картѣ пути судна. Сверхъ того гидрографическій департаментъ увеличилъ число своихъ коммисіонеровъ, такъ что, кромѣ Петербурга и Кронштадта, наши карты продаются въ настоящее время во многихъ приморскихъ городахъ.

Имѣя въ виду крайне ограниченный составъ чертежной гидрографическаго департамента, а также во избѣжаніе громадныхъ и бесполезныхъ издержекъ на изданіе картъ иностранныхъ морей, которыя не было бы возможности держать въ уровень съ мѣстными или англійскими картами, признано достаточнымъ ограничить русскую морскую картографію только тѣми морями, которыя омываютъ берега Россіи, а потому не только не издается новыхъ картъ чужихъ морей, но даже и бывшія отдѣльныя, частныя карты береговъ Англіи и Франціи, изданныя до 1855 года, какъ устарѣлыя и могущія ввести мореплавателя въ заблужденіе, выведены изъ употребленія. Потребное же число англійскихъ картъ для нашихъ судовъ, назначае-  
мыхъ



въ заграничное плаваніе, и для постепеннаго составленія запаса этихъ картъ въ архивъ гидрографическаго департамента ежегодно выписывается изъ Англіи.

Кромѣ картъ, для безопаснаго плаванія необходима также и лоція того моря, въ которомъ мореплаватель находится, а потому обращено было особое вниманіе на постоянное изданіе на русскомъ языкѣ лоцій всѣхъ морей, а также мореходныхъ таблицъ и другихъ руководствъ по мореплаванію и морской съемкѣ. Съ 1855 года по настоящее время изданы слѣдующія книги и руководства:

Изданіе лоцій  
и руководствъ для  
плаванія.

14—лоцій и руководствъ для плаванія въ русскихъ моряхъ и озерахъ;

19—лоцій и руководствъ для плаванія въ океанахъ и иностранныхъ моряхъ;

15—руководствъ для изученія морской съемки, для употребленія мореходныхъ инструментовъ и мореходныхъ таблицъ;

8—отчетовъ о гидрографическихъ работахъ, астрономическихъ и магнитныхъ наблюденіяхъ, произведенныхъ въ разныхъ моряхъ.

Кромѣ того: описаніе маяковъ и маячныхъ аппаратовъ разныхъ системъ; собраніе трактатовъ, заключенныхъ Россіей съ иностранными государствами; альбомъ русскихъ и иностранныхъ штандартовъ и флаговъ, употребляемыхъ на судахъ для международнаго свода сигналовъ.

Снабженіе судовъ флота для внутренняго плаванія картами, книгами и другими гидрографическими пред-

Снабженіе судовъ  
предметами по  
штурманской час-  
ти.

метами до 1855 года производилось изъ гидрографическаго департамента и изъ портовыхъ инструментальныхъ камеръ; суда же, отправлявшіяся въ дальнее плаваніе (таковыхъ было тогда очень не много), снабжались этими предметами отъ гидрографическаго департамента только на переходъ до Англіи, гдѣ суда уже и пополняли недостатокъ ихъ, по мѣрѣ потребности и средствъ. Такая система снабженія судовъ дальняго плаванія очевидно представляла много неудобствъ: иногда приобрѣтались инструменты неудобные въ практикѣ на морѣ, хронометры невыѣренные, не лучшихъ мастеровъ и за дорогую цѣну, карты или лоціи не послѣдняго изданія; поэтому послѣ крымской войны было признано болѣе полезнымъ снабжать суда въ Кронштадтѣ на все плаваніе картами, лоціями и инструментами, новѣйшими и выѣренными. Самый архивъ картъ и прочихъ гидрографическихъ предметовъ, составляясь случайно изъ того, что передавалось съ судовъ, возвращавшихся изъ дальняго плаванія, былъ весьма недостаточенъ и не имѣлъ системы; въ немъ не было даже ни одного полного экземпляра картъ морей всего свѣта. Это особенно обнаружилось вскорѣ послѣ окончанія крымской войны, когда отправленіе значительнаго числа судовъ въ дальнее плаваніе потребовало снабженія ихъ большимъ числомъ картъ, лоцій и инструментовъ. Для удовлетворенія этихъ потребностей, въ первые годы послѣ крымской войны, было приобрѣтено разныхъ гидрографическихъ предметовъ на 60,900 рублей. Съ тою же цѣлію мор-



ское вѣдомство вошло въ ближайшія сношенія съ адмиралтействами главныхъ морскихъ державъ, для взаимнаго обмѣна новѣйшими гидрографическими изданіями; равнымъ образомъ по временамъ дѣлались запросы нашимъ морскимъ агентамъ объ усовершенствованіяхъ и открытіяхъ по гидрографической и ученой частямъ заграницей. Сообщенныя ими извѣстія печатались въ «Морскомъ Сборникѣ».

Въ настоящее время всѣ предметы по гидрографической части, получаемые изъ заграницы, приобрѣтаются чрезъ нашихъ морскихъ агентовъ, сообразно съ программой плаванія судовъ и имѣющимися средствами, а суда дальняго плаванія снабжаются изъ гидрографическаго департамента картами и книгами, уже просмотрѣнными особою комиссіею. Руководствомъ для этого служить Высочайше утвержденный 12-го марта 1873 года «запасный штатъ снабженія судовъ флота на плаваніе предметами по штурманской части».

Этимъ штатомъ снабженіе судовъ картами и книгами раздѣлено на 8 разрядовъ, а именно: 1) для плаванія въ Невской губѣ; 2) въ Балтійскомъ морѣ съ его заливами; 3) въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ; 4) въ Бѣломъ и Сѣверномъ Полярномъ моряхъ; 5) у береговъ Приморской Области Восточной Сибири; 6) въ Каспійскомъ морѣ; 7) въ Аральскомъ морѣ; 8) за границую (по морямъ всего свѣта).

III. СИГНАЛОПРОИЗВОДСТВО.

Сигналопроиз-  
водство до 1855  
года.

До 1855 года, на парусныхъ и паровыхъ судахъ балтійскаго и черноморскаго флотовъ, для взаимныхъ переговоровъ, употреблялись слѣдующія сигнальныя книги: въ дневное время—«Сводъ военныхъ морскихъ сигналовъ», изданный въ 1849 году, и «Морской телеграфъ», изданный въ 1841 году; въ ночное время—«Ночные морскіе сигналы», изданные въ 1835 году.

«Сводъ военныхъ морскихъ сигналовъ» раздѣлялся на два отдѣленія. Въ первомъ заключались всѣ сигналы, относящіеся вообще до плаванія, различныхъ движеній и дѣйствій флота, боевые и военные; въ началѣ же этого отдѣленія были приложены компасные сигналы, а въ концѣ—буквенный телеграфъ, туманные и отдаленные сигналы. Второе отдѣленіе содержало въ себѣ всѣ таблицы, какъ-то: позывныя судамъ, лицамъ и вещамъ; сигналы числительные, о широтѣ и долготѣ, рандеву, пароходные, особые вспомогательные для маневровъ, карантинные и рейдовые. Сигналы перваго отдѣленія производились по десятичной системѣ, двѣнадцатью флагами, изъ коихъ два были замѣнительными. Изъ трехъ или двухъ вмѣстѣ поднятыхъ флаговъ нижній показывалъ единицы, средній десятки, а верхній сотни. Первый замѣнительный замѣнялъ десятки, второй замѣнительный—сотни, а третій—тысячи. По этой системѣ, поднятіемъ вмѣстѣ не болѣе трехъ флаговъ



можно было производить до 1,098 сигналовъ. Сигналы второго отдѣленія были раздѣлены на таблицы и отдѣльные сигналы, и отличались поднятіемъ одного изъ 10 позывныхъ знаковъ или флага, имѣвшаго особое значеніе, при нумерныхъ флагахъ и на одномъ съ ними фалѣ.

«Морской телеграфъ» состоялъ изъ двухъ частей, изъ коихъ первая, наборная, содержала по алфавиту употребительнѣйшія слова, съ измѣненіемъ окончаній по надежамъ и наклоненіямъ; а вторая разборная, составляла ключъ телеграфа, въ которомъ тѣже самыя слова были расположены въ числительномъ порядкѣ, начиная отъ единицы и далѣе, такимъ образомъ, чтобы они служили какъ бы оглавленіемъ первой части.

Переговоры въ дневное время производились посредствомъ флаговъ и вымпеловъ; военные ночные морскіе сигналы изображались вспышками и фалшфейерами: вспышки означали число единицъ, десятковъ и сотенъ, а фалшфейеры служили указателями десятковъ и сотенъ.

Вслѣдствіе поступавшихъ отъ флагмановъ и командировъ военныхъ судовъ заявленій о несовершенствѣ и несвоевременности дѣйствующихъ на флотѣ сигналовъ, съ 1852 года было приступлено къ изысканію средствъ для ихъ улучшенія. Съ этой цѣлью собирались мнѣнія разныхъ лицъ и былъ учрежденъ особый комитетъ. Составленный имъ по десятичной же системѣ сводъ военныхъ дневныхъ морскихъ сигналовъ изданъ по Вы-

Улучшенія въ сигналахъ производились для военныхъ судовъ.

сочайшему повелѣнію въ 1855 году. Съ постройкою въ томъ же году винтовыхъ лодокъ, составлена для употребленія на этихъ лодкахъ отдѣльная сигнальная книжка. Въ 1857 году были пересмотрѣны и ночные морскіе сигналы, но безъ измѣненія способа ихъ производства посредствомъ вспышекъ и фалшфейеровъ.

Весною 1869 года, по распоряженію бывшаго начальника эскадры броненосныхъ судовъ, генералъ-адъютанта Бутакова, отпечатанъ составленный подъ его руководствомъ новый сводъ военныхъ морскихъ сигналовъ, состоящій изъ 3 книгъ, именно: а) общіе сигналы, б) сигналы боевые и относящіеся къ главнѣйшимъ потребностямъ флота и в) часть эволюціонная. Въ этомъ новомъ сводѣ, для дневныхъ переговоровъ флагамъ придано значеніе буквъ, а не цифръ, какъ это было прежде, а для ночныхъ переговоровъ пороховыя вспышки и фалшфейеры замѣнены сигнальными фонарями. Сводъ этотъ значительно улучшилъ сигналопроизводство. Онъ сдѣлалъ возможнымъ вести переговоры не по опредѣленному только числу предметовъ, но обо всякомъ предметѣ по произволу и сократилъ много времени для передачи фразы; введеніе же сигнальныхъ фонарей вмѣсто пороховыхъ вспышекъ и фалшфейеровъ сдѣлало ночное сигналопроизводство на столько же удобнымъ какъ и дневное.

Сигнальные фонари Шнаковскаго и Табуревича.

Неудобство и несовершенство существовавшихъ на судахъ способовъ для производства ночныхъ сигналовъ, состоявшихъ въ употребленіи пороховыхъ вспышекъ и фалшфейеровъ, заставляло какъ границу



такъ и у насъ изыскивать болѣе удобныя средства для этой цѣли.

Въ 1865 году капитанъ Шпаковский предложилъ морскому министерству испытать изобрѣтенный имъ аппаратъ въ видѣ сигнальнаго фонаря, въ которомъ струя скипидара, обращенная въ мелкую пыль помощью напора струи кислорода, зажигается пламенемъ спиртовой лампы и, смѣшиваясь съ кислородомъ, даетъ блестящій столбъ свѣта, продолжительностью, въ видѣ вспышекъ, короткой въ  $\frac{1}{4}$  секунды и длинной въ  $2\frac{1}{2}$  секунды; сила же свѣта длинной вспышки равнялась 450 стеариновымъ свѣчамъ. Сочетаніе длинныхъ и короткихъ вспышекъ фонаря даѣтъ возможность составлять нумера сигналовъ, соотвѣтствующіе буквеннымъ сигналамъ производимымъ флагами.

На первомъ же испытаніи, въ ноябрѣ 1865 года, этого совершенно новаго изобрѣтенія, оно оказалось не только пригоднымъ, но по своему устройству и хорошей видимости огня съ разстоянія 15 верстъ гораздо лучше предложенной и испытываемой въ то время у насъ сигнальной, такъ называемой чатамской лампы иностранцевъ Болтона и Коломба, не говоря уже о сравнительной дешевизнѣ съ послѣдними. Такъ за аппаратъ Болтона и Коломба было заплачено 260 р., а аппаратъ Шпаковского долженъ былъ обходиться по 35 р. за экземпляръ.

Убѣдясь въ полезности и практичности изобрѣтенія Шпаковского, морское министерство приобрѣло у него это изобрѣтеніе, и съ 1869 года сигнальный

фонарь, значительно усовершенствованный изобретателемъ, введенъ въ нашъ флотъ въ употребленіе. Усовершенствованіе это заключалось въ томъ, что пульверизація скипидара производилась уже безъ помощи кислорода, однимъ атмосфернымъ воздухомъ, продолжительность вспышекъ увеличена до 5 секундъ, а сила свѣта до 700 свѣчей. Но фонарь имѣлъ все-таки еще слабыя стороны въ своемъ устройствѣ какъ относительно исправности, такъ и прочности, причемъ являлись затрудненія скорого исправленія, зависившія отъ сложности и недоступности для осмотра и чистки внутреннихъ частей механизма фонаря.

Устраненіемъ этихъ недостатковъ занялся лейтенантъ нашего флота Табулевичъ. Онъ предложилъ въ 1873 году свой сигнальный фонарь и назвалъ его «Свѣточъ». Основаніемъ для производства огня въ фонарѣ «Свѣточъ» служить также пульверизація скипидара, какъ и въ фонарѣ Шпаковского; но непрочную пружину съ гутаперчевымъ мѣшкомъ для давленія воздуха на струю скипидара Табулевичъ замѣнилъ внѣшнимъ простымъ мѣхомъ для большого фонаря, а для производства вспышки въ фонарѣ меньшаго размѣра устроилъ простую гутаперчевую трубку, чрезъ которую воздухъ вдувается ртомъ. Эта замѣна позволила увеличить какъ продолжительность вспышки, такъ и силу ея огня, а также короткія вспышки стали давать ту же яркость, какъ и длинныя, чего не всегда можно было достигнуть отъ фонаря Шпаковского. Въмѣстѣ съ тѣмъ, болѣе простое устройство и доступ-



ность частей болѣе подверженныхъ порчѣ даютъ возможность замѣнять послѣднія запасными. Наконецъ, въ «Свѣточѣ» можно устроить постоянный непрерывный огонь, при условіи безостановочнаго дѣйствія мѣхомъ, а высота пламени при этомъ можетъ достигать произвольной величины, въ предѣлахъ отъ 1 до 3 футовъ, т. е. втрое болѣе нежели у Шпаковского, и самый огонь защищенъ отъ вліянія вѣтра.

Коммисія, назначенная для сравненія дѣйствія фонарей Шпаковского и Табулевича, признала за послѣднимъ несомнѣнныя преимущества; поэтому, въ маѣ 1874 года, было испрошено Высочайшее разрѣшеніе на введеніе сигнальнаго фонаря лейтенанта Табулевича «Свѣточѣ» въ употребленіе на флотѣ, взамѣнъ фонаря Шпаковского. Въ 1876 году лейтенантъ Табулевичъ окончательно усовершенствовалъ свой фонарь, и онъ вводится въ употребленіе на флотѣ, по мѣрѣ того, какъ приходятъ въ негодность употреблявшіеся фонари системы Шпаковского.

Въ системѣ сигналопроизводства, дѣйствовавшей до 1869 года, шифрованіе сигналовъ производилось такимъ образомъ, что флагманъ посредствомъ сигнала давалъ новое значеніе сигнальнымъ флагамъ или измѣнялъ присвоенные имъ нумера, если только не было условлено того же заранѣе.

Съ введеніемъ новой системы свода военныхъ морскихъ сигналовъ, для шифрованія принять къ употребленію такъ называемый криптографъ, инструментъ, состоящій изъ двухъ концентрическихъ кру-

Криптографъ.

говъ съ буквами и цифрами, сопоставленіемъ которыхъ при извѣстномъ ключѣ или лозунгѣ, данномъ заранѣе или тутъ же показаннымъ сигналомъ, прежнее значеніе флаговъ измѣняется до безконечнаго разнообразія. До 1872 года, у насъ въ употребленіи было два отдѣльныхъ криптографа,—одинъ для шифрованія ночныхъ и дневныхъ сигналовъ, другой для буквенныхъ сигналовъ. Эта англійская метода шифрованія оказалась на практикѣ затруднительною и сложною, такъ какъ самый криптографъ своимъ устройствомъ требовалъ особеннаго изученія этой методы. Съ 1872 года принятъ на флотѣ криптографъ, изобрѣтенный лейтенантомъ Табулевичемъ, устройство котораго, соединяющее въ одномъ криптографѣ два прежнихъ, сдѣлало сигналопроизводство болѣе легкимъ и скорымъ.

Шлюпочные сигналы.

Въ 1875 году, подъ руководствомъ генералъ-адъютанта Бутакова, издана «Шлюпочная сигнальная книжка» для взаимныхъ переговоровъ между русскими военными и коммерческими судами, шлюпками и береговыми сигнальными станціями. Книжка эта обращена и въ частную продажу, и въ настоящее время, съ появленіемъ миноносокъ, получила особо важное значеніе, замѣнивъ для нихъ всѣ остальные сигнальные книги.

Но кромѣ нашихъ изданій по сигнальной части, употребляемыхъ только на русскихъ военныхъ и коммерческихъ судахъ, существуютъ еще «Международные сигналы», введенные съ 1856 года одновременно



на нашихъ военныхъ и коммерческихъ судахъ, для взаимныхъ переговоровъ между судами всѣхъ націй. Для этой цѣли было переведено на русскій языкъ официально принятое во Франціи для всѣхъ военныхъ и коммерческихъ судовъ сочиненіе капитана французской морской службы, Рено-де-Шованси, подъ заглавіемъ: «Télégraphie nautique poliglote internationale». Книгою этою руководствовались наши военныя и коммерческія суда до 1867 года, когда правительства Франціи и Великобританіи, въ виду интересовъ торговли и мореплаванія, составили сводъ общенародныхъ морскихъ сигналовъ и, желая, чтобы всѣ другія государства участвовали въ выгодахъ однообразной системы и чтобы новому своду приданъ былъ характеръ совершенно международный, обратились къ нашему правительству о принятіи въ употребленіе на нашихъ военномъ и коммерческомъ флотахъ означеннаго свода. По Высочайшему повелѣнію 16 января 1867 года, новая общенародная система морскихъ сигналовъ принята и на нашихъ военныхъ и коммерческихъ судахъ.

Хотя для облегченія входовъ въ рѣки нашихъ портовъ существовали сигналы для переговоровъ съ судами о возможности прохода чрезъ баръ, но своеобразность этихъ сигналовъ въ каждомъ портѣ была затруднительна для приходящихъ судовъ. Съ 1-го сентября 1856 года у насъ на плавучемъ лондонскомъ маякѣ и на внутренней брантвахтѣ въ Кронштадтѣ начали показывать приходящимъ судамъ глубину

Лондонскіе сигналы.

воды на невскомъ барѣ, изображая цифрами число футь на большой черной доскѣ, а въ слѣдующемъ году въ городахъ: Петербургѣ, Кронштадтѣ, Ревелѣ, Гапсалѣ, Гельсингфорсѣ, Ригѣ и Архангельскѣ уже устроены были сигнальныя мачты для переговоровъ съ судами, по книгѣ сигналовъ Рено-де-Шованси. Но какъ сводъ сигналовъ Рено представлялъ нѣкоторые неудобства относительно переговоровъ съ лоцманами о выѣздѣ или невыѣздѣ лоцмана и о показаніи глубины на барахъ рѣкъ, теченія или приливовъ, то въ каждомъ портѣ такіе сигналы, были по прежнему устроены по своему, а въ Архангельскѣ были въ употребленіи сигналы, вошедшіе въ инструкцію для смотрителей мудьюгскихъ маяковъ, Высочайше утвержденную 9-го ноября 1839 года.

Для единообразія во всѣхъ портахъ такихъ сигналовъ, были вытребованы изъ портовъ, гдѣ имѣлись лоцмана, принятые сигналы, и комиссіею, составленною при гидрографическомъ департаментѣ изъ опытныхъ штурманскихъ офицеровъ, приведены къ одной общей для всѣхъ портовъ системѣ; но при этомъ новая система была примѣнена къ своду Рено и служила какъ бы его дополненіемъ. вмѣстѣ съ тѣмъ, здѣсь были прибавлены важныя сигналы, относящіеся до указанія съ берега пути по фарватеру, если судно въ свѣжую погоду хотѣло входить въ портъ безъ лоцмана. Послѣ двукратнаго исправленія проектовъ лоцманскихъ сигналовъ полученными изъ портовъ на нихъ замѣчаніями, эти сигналы были окончательно



утверждены Его Императорским Высочествомъ Генераль-Адмираломъ 9-го марта 1861 года и разосланы для руководства въ порта, а рижскому комитету было разрѣшено изданіе ихъ на французскомъ, нѣмецкомъ и англійскомъ языкахъ для раздачи на приходящія суда.

#### IV. ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ ЧАСТЬ.

Относительно снабженія военныхъ судовъ мореходными инструментами необходимо еще присовокупить слѣдующее. Вслѣдствіе указанныхъ выше недостатковъ той системы снабженія судовъ картами, книгами и инструментами, какая существовала въ нашемъ флотѣ до 1855 года, Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ поручилъ гидрографическому департаменту составить особое положеніе о снабженіи судовъ мореходными инструментами. Такое положеніе было Высочайше утверждено въ мартѣ 1855 года и въ видѣ опыта принято для руководства на флотѣ.

Снабженіе флота мореходными инструментами.

На основаніи этого положенія, съ 1856 по 1861 годъ включительно, было приобрѣтено департаментомъ инструментовъ на сумму 86,000 рублей, изъ которой на 42,000 рублей были куплены за границей разные мореходные инструменты, послужившіе намъ образцами для выдѣлки такихъ же для астрономическихъ и навигаціонныхъ наблюденій и для гидрографическихъ работъ.

Чтобы уменьшить расходы на покупку инструмен-

товъ за границей, съ 1859 года стали заказывать большую часть инструментовъ у своихъ мастеровъ, что обходилось гораздо дешевле, а качество инструментовъ нисколько не уступало заграничнымъ, такъ что съ 1862 года это уже вошло въ обычай и департаментъ до сего времени постоянно пріобрѣтаетъ инструменты покупкою у извѣстныхъ петербургскихъ мастеровъ. Эти же мастера производятъ также исправленія старыхъ и попорченныхъ инструментовъ.

Въ 1873 году былъ окончательно выработанъ въ гидрографическомъ департаментѣ и Высочайше утвержденъ новый штатъ запасныхъ инструментовъ для снабженія судовъ всего флота, смотря по ихъ рангамъ.

Мастерскія мореходныхъ инструментовъ.

До 1858 года большая часть мореходныхъ инструментовъ и преимущественно компасы изготовлялись въ особой физической мастерской, состоявшей съ 1818 года при адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ. Отдаленность этой мастерской отъ департамента, въ которомъ сосредоточивается завѣдываніе и отвѣтственность за исправность всѣхъ инструментовъ, служащихъ для безопаснаго плаванія судовъ, и который вмѣстѣ съ тѣмъ обязанъ слѣдить за усовершенствованіемъ ихъ, всегда составляла существенное неудобство, тѣмъ чувствительнѣе, что мастерская эта даже не была подчинена департаменту. Для устраненія этихъ весьма важныхъ неудобствъ, былъ, по указаніямъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, составленъ въ департаментѣ проектъ новаго устройства мастерской, на основаніи котораго положено:



1) Существующую при ижорскихъ заводахъ въ Колпино физическую мастерскую перевести въ С.-Петербургъ и подчинить ее непосредственному вѣдѣнію гидрографическаго департамента.

2) На содержаніе этой мастерской отпускать ежегодно 10,000 рублей, т. е. ту сумму, во что обходилось содержаніе этой мастерской въ Колпино.

3) При мастерской имѣть завѣдывающаго ею, помощника его и 25 человекъ казенныхъ и необходимое число вольныхъ мастеровъ.

4) За отпускаемые казеннымъ мастеровымъ обмундированіе и провіантъ, возвращать стоимость того и другаго въ комиссаріатскій департаментъ, по истеченіи года, изъ суммы 10,000 рублей, назначенной на мастерскую.

5) Это новое устройство мастерской мореходныхъ инструментовъ ввести, въ видѣ опыта, на три года.

Предположенія эти были Высочайше утверждены 7 іюля 1858 года и въ сентябрѣ того же года мастерская была переведена въ Петербургъ, въ зданіе главнаго адмиралтейства. Въ первый же годъ своего преобразованія, мастерская мореходныхъ инструментовъ принесла пользу, оцѣнивая произведенныя ею работы по вольнымъ цѣнамъ, на 2414 рублей; а въ 1861 году польза, принесенная ею, простиралась до 5,288 рублей, такъ что новое устройство мастерской, введенное въ видѣ опыта на три года, было въ 1864 году Высочайше утверждено вмѣстѣ съ ея штатомъ.

Въ первое же время по переводѣ мастерской изъ

Колпино въ Петербургъ, обязательный трудъ замѣненъ задѣльной платой, причемъ, оцѣнивая выполненную казеннымъ мастеровымъ работу, ему выдавалась плата за вычетомъ его обмундированія и продовольствія провіантомъ; но съ 1867 года не оставалось уже въ мастерской ни одного обязательнаго мастероваго. Кромѣ того, съ утвержденіемъ штатовъ мастерской, начался съ 1865 года и пріемъ въ мастерскую учениковъ, по контракту на 5 лѣтъ, на полное содержаніе мастерской. Содержаніе этихъ учениковъ въ настоящее время обходится въ годъ по 140 рублей на каждаго; оцѣнивая же работу учениковъ какъ и всѣхъ прочихъ мастеровыхъ выходитъ, что каждый ученикъ приноситъ пользы около 60 рублей въ годъ. Учениковъ въ 1879 году числилось 17.

Мастерской мореходныхъ инструментовъ, снабжающей все это время своими инструментами балтійскій флотъ, принадлежитъ усовершенствованіе слѣдующихъ предметовъ: сдѣланы новые освѣтительные приборы какъ для главныхъ, такъ и для путевыхъ компасовъ, а равно и особые компасы для мониторовъ; усовершенствованы морскіе барометры; изобрѣтены новые лоты съ храпами для добыванія грунта со дна моря; лоты съ термометрами для опредѣленія температуры моря на глубинѣ. Всѣ эти инструменты были на послѣдовательныхъ всемірныхъ выставкахъ: въ Парижѣ, Лондонѣ, Вѣнѣ, Филадельфій, Москвѣ и удостоены похвальныхъ отзывовъ.

Николаевская портовая мастерская черноморскаго



флота, для выдѣлки физическихъ инструментовъ, была съ 1861 года подчинена начальнику гидрографической части. Въ 1867 году, въ видахъ сокращенія казенныхъ расходовъ, была сдѣлана попытка передачи этой мастерской въ частныя руки съ водвореніемъ въ ней производства на коммерческомъ основаніи. Но попытка эта оказалась неудачною, и въ 1872 году, при самомъ началѣ возрожденія черноморскаго флота, мастерская снова поступила въ непосредственное заведываніе гидрографической части черноморскаго флота, съ назначеніемъ на ея содержаніе по 8,200 рублей въ годъ. Съ того времени мастерская эта служить черноморскому флоту въ снабженіи его морскими инструментами.

Такимъ образомъ въ настоящее время морское вѣдомство довело свои мастерскія мореходныхъ инструментовъ до такого состоянія, что всѣ эти инструменты изготовляются въ Россіи и только изрѣдка выписываются изъ за границы нѣкоторыя, чтобы служить образцами для выдѣлки такихъ же инструментовъ у насъ.

#### У. АСТРОНОМИЧЕСКІЯ И КОМПАСНАЯ ОБСЕРВАТОРІИ.

Въ 1855 году морское вѣдомство располагало только одной астрономической обсерваторіей, основанной въ 1821 году въ Николаевѣ на Черномъ морѣ.

Кронштадтская  
астрономическая  
обсерваторія.

Для доставленія мореплавателямъ нашего сѣвера легчайшихъ средствъ и удобнѣйшихъ способовъ по-

вѣрять хронометры и другіе навигаціонные инструменты, необходимыя для безопасности плаванія, равно какъ и для усовершенствованія офицеровъ флота и корпуса флотскихъ штурмановъ въ астрономическихъ наблюденіяхъ, въ 1856 году, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, составленъ былъ гидрографическимъ департаментомъ проектъ положенія и штатовъ астрономической обсерваторіи въ Кронштадтѣ. Проектъ этотъ удостоился Высочайшаго утвержденія 14 августа 1856 года.

Программа дѣятельности обсерваторіи была установлена слѣдующая: а) точное опредѣленіе времени на пользу какъ военныхъ, такъ и купеческихъ судовъ; повѣрка хронометровъ и показанія времени судамъ какъ находящимся на рейдѣ, такъ и въ плаваніи въ виду Кронштадта; б) повѣрка всѣхъ астрономическихъ инструментовъ, отпускаемыхъ на суда флота; в) упражненія офицеровъ флота и корпуса флотскихъ штурмановъ въ астрономическихъ наблюденіяхъ; г) чтеніе лекцій изъ практической астрономіи для тѣхъ же офицеровъ, и д) выполненіе учебныхъ изысканій, относительно приложенія астрономіи къ навигаціи, поручаемыхъ гидрографическимъ департаментомъ. Для успѣшнаго выполненія предначертанной программы, былъ опредѣленъ соотвѣтствующій личный составъ служащихъ на обсерваторіи, которая при этомъ получила надлежащія денежныя средства и полный комплектъ вывѣренныхъ и хорошей работы инструментовъ, специально избранныхъ для потребностей обсерваторіи.



Со времени открытія дѣятельности кронштадтской обсерваторіи и до настоящаго времени, занятія ея правильно повторялись изъ года въ годъ и состояли въ слѣдующемъ:

- 1) Въ изслѣдованіи хронометровъ и часовъ.
- 2) Въ отпускѣ хронометровъ на суда флота.
- 3) Въ звѣздныхъ наблюденіяхъ пассажнымъ инструментомъ для опредѣленія времени.
- 4) Въ показаніи моментовъ кронштадтскаго и гринвичскаго полдней.
- 5) Въ изслѣдованіи секстановъ, призмозеркальных круговъ и искусственныхъ горизонтовъ.
- 6) Въ руководствѣ офицеровъ флота при практическихъ упражненіяхъ въ астрономическихъ наблюденіяхъ.
- 7) Въ изслѣдованіи компенсаціи хронометровъ при различныхъ температурахъ.

Хронометры, поступавшіе въ обсерваторію съ коммерческихъ судовъ, возвращались съ аттестатами о состояніи и суточномъ ходѣ ихъ.

Въ аттестатахъ хронометровъ, отпускавшихся на суда внутренняго плаванія, показывается: состояніе, суточный ходъ и время ихъ завода; для судовъ же заграничнаго и кругосвѣтнаго плаванія, кромѣ того—относительный вѣсъ столовыхъ хронометровъ. Вмѣстѣ съ хронометрами, для судовъ заграничнаго и кругосвѣтнаго плаваній, отпускались астрономическіе и хронометрическіе журналы и наставленія для веденія этихъ послѣднихъ. Для исправленія суточного хода

хронометровъ, отъ вліянія температуры, на эти же суда давались особыя печатныя бланки, содержація коэффициенты компенсаціи, наставленіе при употребленіи ихъ и вычисленныя по нимъ поправки для температуры на каждый градусъ отъ 0° до 30° R.

Показанія момента мѣстнаго полдня производилось поднятіемъ чернаго шара за 5 минутъ до полдня на сигнальной мачтѣ кронштадтскаго морскаго телеграфа и спусканіемъ его въ моментъ полдня, что также служило сигналомъ для полуденной пушки.

Въ 1867 году, кромѣ обычныхъ занятій обсерваторіи, 21-го февраля наблюдаемо было кольцообразное солнечное затмѣніе, которое представлялось въ Кронштадтѣ частнымъ затмѣніемъ. Въ этотъ день на солнцѣ не было никакихъ пятенъ, а потому могли наблюдать только одни моменты начала и конца затмѣнія; наблюденія эти вполне удались.

Въ октябрѣ 1869 года при обсерваторіи установленъ самопишущій анемометръ Ослера, съ цѣлью наблюдать направленіе и силу вѣтра, а также количества выпавшаго дождя и снѣга; наблюденія производились и записывались на спеціально для того отпечатанныхъ и присланныхъ гидрографическимъ департаментомъ бланкахъ, ежедневно, подъ руководствомъ астронома, офицерами, занимавшимися метеорологическими наблюденіями при кронштадтскомъ морскомъ телеграфѣ.

Въ іюлѣ 1868 года астрономомъ обсерваторіи и помощникомъ его произведены были наблюденія для



опредѣленія, при помощи электрическаго телеграфа, разности долготъ николаевской главной обсерваторіи въ Пулковѣ и кронштадтской обсерваторіи. Благопріятствовавшая этому предпріятію погода и другія обстоятельства содѣйствовали полученію весьма удовлетворительнаго результата этой работы. Вычисленія показали, что центръ кронштадтской морской обсерваторіи западнѣ центра пулковской обсерваторіи на  $2^{\circ}15',07$ . Долгота эта отличается отъ долготы, опредѣленной въ 1844 году посредствомъ перевозки большого числа хронометровъ, только на  $0',17$ . Принимая во вниманіе долготу Пулкова отъ Гринвича, получается долгота кронштадтской обсерваторіи къ востоку отъ Гринвича —  $1^{\circ}59'3'',59$ . Въ теченіи 1873 года астрономъ занимался наблюденіями для опредѣленія широты обсерваторіи. Вычисленія показали, что широта, опредѣленная въ 1844 году, отличается отъ вновь вычисленной только на незначительную долю градусной секунды.

Лѣтомъ 1874 года, по заказу гидрографическаго департамента, установлены въ одномъ изъ оконъ техническаго училища электрическіе часы съ большимъ виднымъ съ улицы циферблатомъ; регулированіе этихъ часовъ производится часами обсерваторіи.

Изъ изслѣдованій надъ хронометрами въ 1875 и 1876 годахъ надо упомянуть объ испытаніяхъ произведенныхъ надъ нѣкоторыми изъ нихъ относительно чувствительности къ магнетизму, какъ земному, такъ и искусственному. Произведенныя въ этомъ отношеніи

опыты показали, что вліяніе магнетизма на ходъ хронометровъ вообще незначительно, пока напряженіе магнитной силы остается въ предѣлахъ встрѣчающихся на судахъ, а также, что весьма важно имѣть бдительный надзоръ чтобы хронометръ, во время плаванія судна, сохранялъ всегда горизонтальное положеніе.

Что касается до современнаго состоянія обсерваторіи, то можно сказать вообще, что она вполне соответствуетъ тѣмъ специальнымъ требованіямъ, которыя были изложены выше и послужили мотивомъ къ ея основанію. Конечно, какъ собственно астрономическая обсерваторія, по количеству инструментовъ и по средствамъ ея, она не можетъ стать въ ряду даже второстепенныхъ учрежденій этого рода, но въ этомъ и не предстоитъ особенной надобности, такъ какъ тѣ нужды балтійскаго флота, которыя выше средствъ кронштадтской обсерваторіи, легко могутъ быть удовлетворяемы находящейся вблизи Петербурга главной николаевской обсерваторіей (въ Пулковѣ), а эта послѣдняя, по своимъ средствамъ и научному положенію, справедливо занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ ряду лучшихъ астрономическихъ обсерваторій въ Европѣ.

Астрономическая  
обсерваторія  
въ Николаевѣ.

Обсерваторія въ Николаевѣ принадлежитъ къ числу учрежденій, основанныхъ адмираломъ А. С. Грейгомъ. Создавая черноморскій флотъ, онъ заботился также дать средства черноморскимъ морякамъ и для научнаго образованія и для пріобрѣтенія специальныхъ свѣдѣній



Въ 1821 году онъ пріобрѣлъ для этого дѣла въ высшей степени дѣятельнаго и полезнаго помощника, въ лицѣ молодого астронома К. Х. Кнорре, который былъ приглашенъ занять должность астронома черноморскаго флота и исполнять эту обязанность въ теченіи 51 года.

Заручившись талантливымъ помощникомъ, адмиралъ Грейгъ нашелъ возможнымъ приступить въ томъ же 1821 году къ постройкѣ въ Николаевѣ обсерваторіи, которая должна была служить основнымъ пунктомъ для гидрографическихъ работъ и школою для обученія практической астрономіи. При этомъ, имѣя въ виду, что въ то время на всемъ югѣ Россіи не было ни одной астрономической обсерваторіи, признано было полезнымъ не ограничиваться одними спеціальными морскими требованіями, но устроить такую обсерваторію, которая вполнѣ соотвѣтствовала бы требованіямъ науки и имѣла бы достаточно средствъ, чтобы способствовать развитію астрономіи вообще.

Съ этою цѣлью обсерваторія была снабжена многими лучшими инструментами для астрономическихъ и магнитныхъ наблюденій, а также и для геодезическихъ работъ. Всѣ затраты вознаградились тою пользою, которую николаевская обсерваторія принесла черноморскому флоту и наукѣ. Здѣсь, въ теченіи почти 50-ти лѣтъ, получали астрономическое образованіе офицеры корпуса флотскихъ штурмановъ, которые въ Черномъ морѣ всѣ были учениками астронома Кнорре.

Обсерваторія принимала также постоянно дѣятельное участіе во всѣхъ гидрографическихъ работахъ въ Черномъ морѣ. Инструменты, употреблявшіеся въ различныхъ съемкахъ, провѣрялись всегда на обсерваторіи и офицеры, занимавшіеся этими съемками, научались у астронома наилучшимъ способамъ наблюдений и обработкѣ ихъ. Снабженіе судовъ флота провѣренными инструментами и хронометрами также лежало на обязанности обсерваторіи.

Однимъ изъ главныхъ трудовъ, исполненныхъ николаевскою обсерваторіею для пользы самой науки, было участіе, которое она принимала въ составленіи звѣзднаго каталога, изданнаго берлинскою академіею наукъ по мысли знаменитаго Бесселя. Часть этого труда, выполненная г. Кнорре, причѣмъ имъ опредѣлено положеніе 5,700 звѣздъ, принадлежитъ къ числу самыхъ точныхъ отдѣловъ этого каталога. Многія другія наблюденія напечатаны въ разныхъ астрономическихъ журналахъ, но наибольшая часть ихъ хранится въ рукописяхъ.

Съ 1855 года, т. е. послѣ крымской войны, дѣятельность обсерваторіи временно до нѣкоторой степени пріостановилась. Значительное уменьшеніе числа военныхъ судовъ, прекращеніе гидрографическихъ работъ, сокращеніе штатовъ парализовало дѣятельность всѣхъ вообще учреждений въ Черномъ морѣ, а вмѣстѣ съ тѣмъ сокращеніе до мінімумъ расходовъ на всѣ портовые учреждения, по необходимости, лишило возможности поддерживать въ должномъ видѣ зданіе обсерва-



торіи и нѣкоторыя части его мало по малу стали приходить въ ветхость.

Оффиціальная дѣятельность астронома въ это время ограничивалась провѣркою и отпускомъ на суда инструментовъ и хронометровъ и учебными занятіями съ воспитанниками штурманской роты и съ юнкерами флота, а также, по закрытіи штурманской роты, съ воспитанниками открытыхъ тогда временныхъ классовъ. Тѣмъ не менѣе николаевская обсерваторія продолжала сохранять свой авторитетъ между черноморскими моряками: всякій изъ нихъ, встрѣчая какое нибудь затрудненіе въ своихъ научныхъ занятіяхъ, обращался за совѣтомъ и указаніемъ къ астроному обсерваторіи.

Въ 1867 году приобрѣтено было для обсерваторіи нѣсколько новыхъ переносныхъ инструментовъ, и въ томъ числѣ прекрасный вертикальный кругъ Репсольда, которымъ сдѣланы всѣ астрономическія наблюденія гидрографической экспедиціи.

Экспедиція эта, какъ уже изложено выше, была учреждена въ 1871 году для новой болѣе подробной описи Чернаго и Азовскаго морей и точной съемки прибрежной полосы. Вслѣдъ за этимъ, кругъ дѣятельности обсерваторіи, за смертью Кнорре, уже подъ руководствомъ другаго лица, снова сталъ расширяться, такъ какъ естественно она не могла не принять участіе въ этой работѣ. Въ тоже время, съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, въ смѣту 1872 и 1873 годовъ внесено было около

14,000 руб. на приобретение инструментовъ для обсерваторіи.

Въ 1872 году приступлено было къ исправленію здания обсерваторіи, передѣлкѣ и усовершенствованію старыхъ инструментовъ и къ заказу новыхъ, болѣе удовлетворяющихъ современнымъ требованіямъ науки. По исправленіи меридіанальнаго зала, въ немъ были установлены снова меридіанальный кругъ съ различными усовершенствованіями. Въ нишахъ боковыхъ прорѣзовъ помѣщены два небольшихъ пассажныхъ инструмента, служащихъ коллиматорами къ меридіанальному кругу; къ нему приобретень регистрирующій приборъ, помощью котораго наблюденіе прохожденій записывается гальваническимъ путемъ. Приобрѣтены были также новые нормальные звѣздные часы съ гальваническимъ прерывателемъ, дѣйствующіе на этотъ регистрирующій приборъ и которые въ тоже время управляютъ ходомъ другихъ звѣздныхъ часовъ, помѣщаемыхъ подлѣ меридіанальнаго круга, такъ что показаніе этихъ послѣднихъ всегда совпадаетъ съ показаніемъ нормальныхъ часовъ.

Въ томъ же 1872 году обсерваторіею приобретень переносный пассажный инструментъ новаго устройства, приспособленный для абсолютнаго опредѣленія поправки часовъ по наблюденіямъ въ вертикалѣ полярной звѣзды.

Въ 1873 году въ Гамбургѣ заказанъ былъ для обсерваторіи рефракторъ съ объективомъ въ 9 парижскихъ дюймовъ, съ паралактической установкой, ча



совымъ механизмомъ, филарнымъ микрометромъ и проч. Инструментъ этотъ былъ изготовленъ въ 1875 году и осенью того же года доставленъ въ Николаевъ. Кромѣ этихъ большихъ инструментовъ въ послѣдніе годы обсерваторіею пріобрѣтены еще различные малые инструменты и вспомогательные снаряды, какъ-то: нормальная мѣра длиною въ 40 дюймовъ, для сравненія съ нею мѣръ, употребляющихся при геодезическихъ работахъ гидрографической экспедиціи; снарядъ для изслѣдованія уровней, гальваническія батареи, телеграфный аппаратъ и другіе физическіе снаряды; наконецъ, въ 1878 году пріобрѣтенъ отражательный инструментъ Репсольда новаго устройства, который имѣетъ большія преимущества, какъ предъ секстаномъ, такъ и предъ кругомъ Пистора и Мартенса, и со временемъ вѣроятно войдетъ во всеобщее употребленіе.

Для установки рефрактора и пассажнаго инструмента построены отдѣльно отъ зданія въ саду обсерваторіи двѣ круглыя вращающіяся башни, для перваго діаметромъ въ 22 фута, а для втораго въ 11 футъ; фундаментъ и нижняя часть стѣнъ каменная, а верхняя вращающаяся часть желѣзная, покрытая парусиною съ подъемными люками. Въ срединѣ каждой башни выведены каменные столбы для установки на нихъ инструментовъ. Кромѣ того на дворѣ обсерваторіи построень отдѣльный флигель, въ которомъ хранятся хронометры черноморскаго вѣдомства, всѣ переносные инструменты и различныя принадлежности къ нимъ;

въ одной изъ комнатъ имѣется каменный столбъ, на которомъ устанавливаются переносные инструменты для изслѣдованія ихъ. Тамъ же помѣщается телеграфный аппаратъ, отъ котораго проводы идутъ на телеграфную станцію, для соединенія въ случаѣ надобности съ другими обсерваторіями.

Такимъ образомъ, въ послѣдніе годы николаевская обсерваторія была приведена въ такое положеніе, которое соотвѣтствуетъ современному состоянію науки и работы ея достигаютъ такой степени точности, которая удовлетворяетъ самымъ строгимъ требованіямъ. Благодаря выгодному географическому положенію и благоприятнымъ климатическимъ условіямъ, наблюденія, сдѣланныя на обсерваторіи, уже успѣли пріобрѣсти свою цѣну и значеніе; такъ, 2-й спутникъ Марса, открытый въ 1877 году профессоромъ Галлемъ въ Вашингтонѣ, былъ видѣнъ и наблюдаемъ въ Николаевѣ, съ такимъ же успѣхомъ, какъ и въ Пулковѣ, не смотря на значительную разность оптической силы инструментовъ. Благодаря имѣющимся инструментамъ, обсерваторія можетъ производить наблюденія телескопическихъ кометъ, мелкихъ планетъ, спутниковъ планетъ, покрытій звѣздъ луною и т. п.

Въ настоящее время на обсерваторіи производится обширная работа для опредѣленія мѣстъ звѣздъ сѣвернаго полушарія до 9-й величины включительно. Трудъ этотъ раздѣленъ между десятью различными обсерваторіями и одну его часть, именно: экваторіальный поясъ, принялъ на себя астрономъ николаевской обсерваторіи.



Для изслѣдованія ходовъ хронометровъ, всѣ они сличаются разъ въ недѣлю съ тринадцати-бойцигомъ, поправка котораго выводится изъ сличенія его показаній съ показаніемъ нормальныхъ хронометровъ. Здѣсь главную роль играютъ нормальные часы съ ртутнымъ маятникомъ, установленные въ одномъ изъ подваловъ обсерваторіи, для уничтоженія вліянія суточныхъ измѣненій температуры.

Чтобы дать возможность судамъ, стоящимъ на рейдѣ въ Николаевѣ, удобно и точно провѣрять свои хронометры, съ 1 января 1875 года обсерваторією ежедневно показывается моментъ полдня посредствомъ спуска шара. Черный шаръ, за 5 минутъ до полдня подымается на шесть надъ крышею ротонды обсерваторіи, а въ моментъ николаевского средняго полдня шаръ быстро опускается внизъ, причемъ начало его паденія соответствуетъ моменту полдня. Спускъ шара служить также сигналомъ для выстрѣла полуденной пушки.

Къ числу произведенныхъ въ этотъ періодъ астрономическихъ наблюдений, имѣющихъ особенное значеніе, нужно присоединить еще наблюдение прохожденія Венеры чрезъ дискъ солнца 27 ноября 1874 года. Мѣстомъ для наблюденія избранъ былъ южный берегъ Крыма, такъ какъ тамъ климатическія условія представляютъ, въ это время года, гораздо больше вѣроятности имѣть ясную погоду, чѣмъ въ Николаевѣ. Дѣйствительно, астрономъ обсерваторіи весьма успѣшно наблюдалъ это явленіе въ Оріандѣ, и наблюденія его имѣютъ тѣмъ большую цѣну, что вслѣдствіе неблаго-

пріятной погоды, число станцій на нашемъ материкѣ, въ которыхъ эти наблюденія вполне удались, весьма не велико.

Въ 1871 году начаты работы черноморской гидрографической экспедиціи, въ которыхъ николаевская обсерваторія постоянно принимала болѣе или менѣе дѣятельное участіе. Проверка и изготовленіе всѣхъ инструментовъ для экспедиціи постоянно производилась обсерваторіей. Въ 1872 году астрономъ лично принималъ участіе въ астрономическихъ и геодезическихъ работахъ экспедиціи, какъ при производствѣ наблюденій, такъ и при вычисленіи ихъ. Лѣтомъ 1873 года опредѣлена помощью телеграфа разность долготъ Николаева, Севастополя и Керчи.

Въ 1874 году такимъ же способомъ связаны съ николаевскою обсерваторіею Ялта, Феодосія, Мариуполь и Таганрогъ; въ томъ же году опредѣлена также по телеграфу разность долготъ николаевской и одесской обсерваторій при участіи астронома послѣдней обсерваторіи. Въ 1875 году опредѣлены тѣмъ же способомъ долготы Херсона, Перекопа и Евпаторіи относительно Николаева. Такимъ образомъ въ настоящее время имѣется телеграфная связь по долготѣ съ николаевскою обсерваторіею слѣдующихъ пунктовъ: Одесса, Херсонъ, Перекопъ, Евпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керчь, Мариуполь и Таганрогъ.

Что касается до Константинополя, то его связь съ Николаевомъ уже сдѣлана, такъ какъ въ началѣ лѣта 1879 года начальникъ военно-топографическаго отдѣла



на Кавказѣ, вмѣстѣ съ астрономомъ одесской обсерваторіи, связали по долготѣ помощью телеграфа Константинополь съ Одессою.

Въ виду такого значительнаго числа пунктовъ, связанныхъ по долготѣ съ Николаевомъ, весьма важно было связать самую николаевскую обсерваторію съ Гринвичемъ, чтобы имѣть возможность ориентировать всю сеть работъ гидрографической экспедиціи. Поэтому поводу астрономъ входилъ въ сношеніе съ начальникомъ военно-топографическаго отдѣла главнаго штаба и, какъ только представилась возможность, связь эта была произведена въ 1877 году, и отсюда получалась весьма точно долгота Николаева относительно Гринвича.

Въ заключеніе слѣдуетъ сказать, что николаевская обсерваторія крайне нуждается въ увеличеніи личнаго ея состава; для успѣшнаго хода всѣхъ ея занятій необходимо учредить въ ней, на подобіе кронштадтской обсерваторіи, должность помощника и сверхъ того должность наблюдателя для помощи астроному въ его наблюденіяхъ главными инструментами и въ вычисленіяхъ. При такомъ личномъ составѣ обсерваторія могла бы принимать болѣе дѣятельное участіе въ гидрографическихъ работахъ въ южномъ краѣ и вообще дѣятельность ея развилась бы значительно полезнѣе и успѣшнѣе.

Съ началомъ броненоснаго и желѣзнаго судостроенія возникъ, прежде малоизслѣдованный, но теперь сдѣлавшійся предметомъ первой важности для безопас-

Коннасная об-  
серваторія въ  
Кронштадтѣ.

ности мореплаванія, вопросъ о вліяніи судоваго желѣза на магнитную стрѣлку компаса. Специальное назначеніе этого вопроса состоитъ въ опредѣленіи девіаціи компаса, которая на желѣзныхъ и броненосныхъ судахъ достигла огромныхъ размѣровъ. Изъ многихъ иностранныхъ ученыхъ, занимавшихся изслѣдованіемъ этого вопроса, англичанину Арчибальду Смиту первому удалось открыть теоретическіе законы, показавшіе связь между магнитными силами, возбуждаемыми магнетизмомъ земли въ различныхъ частяхъ судоваго желѣза, чѣмъ и было положено начало теоретическому анализу различныхъ частей девіаціи компаса. Анализъ этотъ далъ возможность не только исполнѣ ознакомиться съ явленіемъ девіаціи, но и предусматривать различныя измѣненія въ ней въ зависимости отъ различныхъ обстоятельствъ, сопровождающихъ плаваніе судна.

Принимая это во вниманіе, одновременно съ первымъ заказомъ желѣзныхъ судовъ для нашего флота, гидрографическій департаментъ морскаго министерства уже въ 1862 году указалъ на необходимость устройства у насъ компасной обсерваторіи, причемъ было признано полезнымъ предварительно командировать въ Англію, съ цѣлью ознакомленія съ ходомъ этого дѣла, капитанъ-лейтенанта Бѣлавенца, какъ офицера уже занимавшагося этимъ дѣломъ и исполнѣ способнаго исполнить данное ему порученіе.

По возвращеніи изъ командировки, капитанъ-лейтенантъ Бѣлавенецъ представилъ проектъ объ устройствѣ



въ Кронштадтѣ компасной обсерваторіи. Проектъ этотъ Высочайше утвержденъ 8 декабря 1864 года и штаты обсерваторіи Высочайше повелѣно ввести видѣ въ опыта на три года, считая съ января 1865 года.

Цѣль обсерваторіи состоитъ въ томъ, чтобы, для обезпеченія безопасности плаванія желѣзныхъ и броненосныхъ судовъ нашего флота, изучать вліяніе судового магнетизма на компасъ, повѣрять компасы, опредѣлять мѣста и устанавливать ихъ правильно на судахъ согласно распредѣленію судового магнетизма, изслѣдовать характеръ магнетизма судовъ при ихъ постройкѣ и распространять всѣ эти свѣдѣнія между офицерами флота.

На постройку зданія обсерваторіи, съ пріобрѣтеніемъ необходимыхъ для нея инструментовъ, израсходовано 10,548 рублей. На содержаніе же личнаго состава обсерваторіи, согласно Высочайше утвержденнымъ штатамъ, ассигнуется ежегодно 4,800 рублей.

Компасная обсерваторія открыла свою дѣятельность въ 1865 году, когда начались опредѣленія девиации на броненосныхъ судахъ и на нѣкоторыхъ изъ этихъ судовъ были произведены магнитныя наблюденія, и кромѣ того обработаны наблюденія, получавшіяся какъ съ судовъ внутренняго, такъ и заграничнаго плаванія. Особого же упоминанія заслуживаютъ магнитныя наблюденія, произведенныя въ то время начальникомъ обсерваторіи на желѣзной подводной лодкѣ, причемъ изъ изслѣдованій о распредѣленіи магнетизма въ кор-

пустъ лодки сдѣлалось очевиднымъ, что корпусъ ея есть ничто иное, какъ одинъ общій магнитъ. До тѣхъ поръ никогда еще не представлялось случая опредѣлять девицію компасовъ и производить магнитныя наблюденія съ такой точностью, какъ это было выполнено на означенной лодкѣ, а малыя размѣры ея, производя сильное возмущеніе компасной стрѣлки, дали средство лучше всего провѣрить теоретическіе выводы практическими наблюденіями; производство же изслѣдованій магнитныхъ силъ внутри закрытаго со всѣхъ сторонъ желѣзнаго тѣла, т. е. внутри магнита, доставило возможность заняться такими наблюденіями, которыя дотолѣ нигдѣ еще не были производимы. Поэтому, пріобрѣтеніе этихъ свѣдѣній расширило науку о девиціи, доставило средства сдѣлать новыя примѣненія законовъ магнетизма, и, на основаніи ихъ, рѣшить вопросъ, до тѣхъ поръ считавшійся невыполнимымъ, а именно: установить внутри желѣзнаго тѣла компасъ, на показанія котораго можно вполнѣ полагаться.

Такимъ образомъ, на первыхъ же порахъ своего существованія, компасная обсерваторія не только стала въ короткое время на уровень современныхъ требованій науки, но и обогатила науку о девиціи новымъ изслѣдованіемъ.

Одновременно съ окончательнымъ своимъ устройствомъ, занятія компасной обсерваторіи заключались въ установкѣ пьедесталовъ и инструментовъ на нихъ, и были начаты наблюденія для установки по магнит-



ному меридіану пьедесталовъ теодолита, инклинатора и повѣряемаго компаса.

Кромѣ того, для удобнѣйшаго поворачиванія судовъ въ возможно короткое время, при опредѣленіи ими девіаціи своихъ компасовъ, въ 1866 году на маломъ кронштадтскомъ рейдѣ установлено семь бочекъ на мертвыхъ якоряхъ въ видѣ правильнаго шестиугольника, съ одною самою большою бочкой въ центрѣ. Для той же цѣли установлены были семь такихъ же бочекъ на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ, внѣ фарватера, къ югу отъ створныхъ огней. Бочки эти при закрытіи навигаціи снимаются на зимнее время, якоря же остаются на мѣстѣ съ буйками.

Въ 1866, 1867, 1868 и 1869 годахъ главныя занятія компасной обсерваторіи состояли: въ повѣркѣ компасовъ для судовъ, назначенныхъ въ плаваніе; въ продолженіи устройства створныхъ знаковъ для облегченія опредѣленія девіаціи на кронштадтскихъ рейдахъ; въ опредѣленіи девіаціи и производствѣ магнитныхъ наблюденій на броненосныхъ судахъ; въ разработкѣ наблюденій, доставленныхъ съ судовъ внутренняго и заграничнаго плаваній; въ магнитныхъ наблюденіяхъ береговыми инструментами на обсерваторіи; въ практическихъ занятіяхъ съ офицерами и кондукторами корпуса флотскихъ штурмановъ по предмету опредѣленія девіаціи и производства магнитныхъ наблюденій. Къ этимъ занятіямъ слѣдуетъ еще причислить: примѣненіе телеграфической передачи показаній компаса съ одного мѣста на другое; изданіе карты истинныхъ

\*

пеленговъ кронштадтскихъ рейдовъ; изслѣдованія о примѣненіи магнетизма для опредѣленія скрытыхъ недостатковъ въ большихъ массахъ желѣза и сравненіе азимутныхъ таблицъ, составленныхъ разными лицами.

Начальникъ компасной обсерваторіи командированъ былъ лѣтомъ 1868 года для осмотра мѣстностей въ Ригѣ и Гельсингфорсѣ съ цѣлю указанія мѣста устройства истинныхъ пеленговъ для повѣрки судовыхъ компасовъ, причемъ означенныя мѣста были избраны и указаны въ г. Ригѣ биржевому комитету, а въ 1870 году, кромѣ обычныхъ занятій обсерваторіи, произведено было опредѣленіе магнитнаго склоненія въ Кронштадтѣ и были устроены на свеаборгскомъ рейдѣ пеленги и установлены бочки, для опредѣленія девиации судовыхъ компасовъ.

Во время вооруженія въ Кронштадтѣ эскадры для плаванія съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексіемъ Александровичемъ въ Бѣлое море, начальникъ компасной обсерваторіи былъ приглашенъ принять участіе въ этомъ плаваніи въ качествѣ магнитнаго наблюдателя, для опредѣленія магнитныхъ элементовъ въ различныхъ точкахъ какъ рѣчнаго, такъ и морскаго пути, которымъ будетъ слѣдовать Его Высочество. Для производства наблюдений были назначены слѣдующія станціи: Шлиссельбургъ, Лодейное поле, Вытегра, Вологда, Великій Устюгъ, устье рѣки Пянды, впадающей въ Двину, Архангельскъ, Соловецкій монастырь, Канинъ носъ, Костинъ Шаръ



на Новой землѣ, Кола, Корабельная бухта на Мурманскомъ берегу. Магнитныя наблюденія были произведены почти во всѣхъ означенныхъ пунктахъ, а потомъ далѣе на пути въ Норвегію и Исландію.

Еще въ 1868 году, при сличеніи магнитныхъ наблюденій, производимыхъ на броненосныхъ судахъ ежегодно, замѣчено было, что, въ теченіи зимней стоянки въ гавани, магнетизмъ судовъ этихъ мѣняется. Поэтому компасной обсерваторіей предложено было разставлять суда на зимовку въ извѣстномъ направленіи относительно магнитнаго меридіана, съ цѣлью уменьшить такимъ образомъ ихъ намагниченность. Въ этомъ смыслѣ, въ 1869 году, былъ отданъ приказъ главнаго командира кронштадтскаго порта о принятіи при разстановкѣ судовъ на зиму во вниманіе означенныхъ указаній обсерваторіи.

Въ 1872 году на двухбашенныхъ лодкахъ «Смерчъ», «Русалка» и «Чародѣйка» главные компасы установлены были въ особые изготовленные въ мастерской гидрографическаго департамента нактоузы, съ расположенными внутри ихъ магнитами, помощью которыхъ и была уничтожена или вѣрнѣе уменьшена значительно девиация этихъ компасовъ.

Въ томъ же 1872 году, съ цѣлью отыскать наивыгоднѣйшія мѣста для компасовъ, было произведено изслѣдованіе магнитнаго состоянія броненоснаго корабля «Петръ Великій», для чего производились опредѣленія девиации, горизонтальнаго и вертикальнаго магнитнаго напряженія въ мѣстахъ, такимъ образомъ

избранныхъ, чтобы, по возможности, было устранено вліяніе отдѣльно расположенныхъ частей желѣза. Кромѣ этихъ наблюденій, опредѣлена на кораблѣ нейтральная линія, обрисовывающая главный характеръ намагниченія судна во время его постройки.

Въ 1873 году начальникомъ компасной обсерваторіи установлены компасы на поповкѣ «Новгородъ». Своеобразная форма этого судна заставила отступить отъ всѣхъ общепринятыхъ правилъ установки компасовъ на судахъ и выработать особыя спеціальныя приспособленія. Наблюденія, произведенныя въ Петербургѣ во время постройки поповки «Новгородъ» и затѣмъ въ Николаевѣ, показали, что послѣ окончательной сборки корпуса судна въ Николаевѣ, нейтральная линія совершенно перемѣнила свое первоначальное положеніе, почти подъ прямымъ угломъ.

Въ 1876 году установлены компасы на броненосномъ кораблѣ «Петръ Великій», что было сопряжено съ затрудненіями, ни разу еще не встрѣчавшимися до тѣхъ поръ ни на одномъ суднѣ, вслѣдствіе необходимости установить компасъ вблизи желѣзной дымовой трубы, магнетизмъ которой мѣняется при различной степени нагрѣванія ея на ходу и на якорѣ.

Такъ какъ уничтоженіе девіаціи путевыхъ компасовъ на башенныхъ судахъ всегда представляло предметъ крайней необходимости, то съ этою цѣлью въ 1877 году было сдѣлано усовершенствованіе въ нактоузахъ путевого компаса, въ которыхъ помѣщены



два горизонтальныхъ магнита съ механическимъ приспособленіемъ для подъема и опусканія ихъ и еще введенъ одинъ вертикальный магнитъ. На практикѣ это приспособленіе для уничтоженія девіаціи оказалось очень удобнымъ.

Въ 1878 году кронштадтская компасная обсерваторія понесла чувствительную потерю въ лицѣ начальника ея, капитана 1 ранга Бѣлавенца, умершаго въ мартѣ мѣсяцѣ. Его стараніямъ и энергіи кронштадтская компасная обсерваторія обязана тѣмъ, что въ короткое время она стала въ положеніе нисколько не уступающее заграничнымъ учрежденіямъ подобнаго рода, ранѣе ея основаннымъ.

Въ 1878 году производились магнитныя наблюденія на миноноскахъ и испытывались компасы различныхъ системъ, съ цѣлью опредѣлить, которая изъ нихъ наиболѣе соотвѣтствуетъ условіямъ плаванія миноносокъ, обладающихъ значительной скоростью при небольшой длинѣ, вслѣдствіе чего компасы подвергаются значительнымъ толчкамъ и сотрясеніямъ.

Въ періодъ времени съ основанія обсерваторіи до начала 1880 года ею изданы слѣдующіе труды:

Руководство для опредѣленія девіаціи компасовъ.

О девіаціи компасовъ и о компасной обсерваторіи.

О девіаціи компасовъ и диграммахъ, съ приложеніемъ статей о магнитномъ состояніи желѣзнаго броненосца «Первенецъ».

Семь дополненій къ сочиненію о девіаціи компасовъ и о диграммахъ.

Установка компаса внутри желѣзной подводной лодки.

Карта истиннаго направленія трубы парходнаго кронштадтскаго завода для опредѣленія девіаціи компасовъ на кронштадтскихъ рейдахъ.

Магнитныя наблюденія, произведенныя во время плаванія Великаго Князя Алексія Александровича рѣчнымъ путемъ изъ Петербурга въ Архангельскъ, Бѣлымъ моремъ и Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ въ 1870 году, съ картой мѣстныхъ магнитныхъ элементовъ.

Магнитныя наблюденія въ портахъ Чернаго моря.

Въ 1863 году въ Николаевѣ былъ выстроенъ магнитный павильонъ, преимущественно съ цѣлью повѣрки судовыхъ компасовъ, а также для производства въ немъ наблюденій абсолютныхъ величинъ магнитныхъ элементовъ. Особыхъ наблюдателей при павильонѣ не было до 1871 года, когда производство наблюденій поручено было особому офицеру.

Съ того времени начались болѣе или менѣе правильныя занятія въ магнитномъ павильонѣ и заключались въ слѣдующемъ: ежедневно опредѣлялось магнитное склоненіе, магнитное наклоненіе, полная сила земнаго магнетизма и горизонтальное напряженіе, и изслѣдовывались всѣ компасы, поступающіе при началѣ кампаніи на суда. Кромѣ того, наблюдатели магнитнаго павильона способствовали опредѣленію девіаціи на всѣхъ судахъ черноморскаго флота при началѣ и концѣ кампаніи, производя наблюденія съ судовъ въ



предѣлахъ девиационнаго круга, устроеннаго на рѣкѣ Бугѣ.

Въ 1873 году произведены магнитныя наблюденія на поповкѣ «Новгородъ» въ то время, когда она была на стапелѣ и опредѣлено положеніе нейтральной линіи, а также изслѣдовано состояніе судоваго магнетизма на одиннадцати избранныхъ мѣстахъ на верхней палубѣ, на надстройкѣ и въ жилой палубѣ, гдѣ установленъ боевой компасъ; изъ сличеній выведено отношеніе горизонтальныхъ и вертикальныхъ силъ и опредѣлена девиация на всѣхъ избранныхъ точкахъ.

Въ 1874 и 1875 годахъ были произведены магнитныя наблюденія въ 23 пунктахъ по берегамъ Чернаго моря, по линіи отъ Николаева до Севастополя. Въ 1876 году наблюдатели магнитнаго павильона, кромѣ обычныхъ своихъ занятій, содѣйствовали начальнику кронштадтской компасной обсерваторіи въ изслѣдованіи судоваго магнетизма на поповкѣ «Вице-адмиралъ Поповъ» и установкѣ на ней компасовъ.

#### VI. МОРСКАЯ МЕТЕОРОЛОГІЯ.

Начало метеорологическихъ наблюденій въ русскихъ моряхъ, какъ и вообще во всей Европейской Россіи, относится къ половинѣ XVIII столѣтія. Но съ того времени и до учрежденія въ 1849 году въ Петербургѣ главной физической обсерваторіи, метеорологическія наблюденія на большей части станцій, расположенныхъ внутри Россіи, производились безъ опредѣленной си-

Организация работъ по морской метеорологіи.

стемы, по разнымъ методамъ, разнообразными инструментами и записывались не отдѣльно, а вмѣстѣ съ другими наблюденіями и свѣдѣніями, неимѣвшими ничего общаго съ наукой метеорологій. Тоже самое слѣдуетъ сказать и о морскихъ метеорологическихъ наблюденіяхъ, которыя, хотя съ давнихъ поръ производились въ портахъ, на судахъ, постоянныхъ и плавучихъ маякахъ, но научная разработка *морской или практической метеорологій* началась, говоря строго, только съ 1853 года, когда, по инициативѣ лейтенанта американскаго флота Мори, собралась въ Брюсселѣ международная конференція изъ представителей разныхъ морскихъ державъ. Главной задачей этой конференціи было выработать и составить общій планъ для производства метеорологическихъ наблюдений на судахъ въ морѣ, для чего была установлена общая форма судоваго метеорологическаго журнала, который и до настоящаго времени отпускается на военныя и купеческія суда для записыванія собственно метеорологическихъ наблюдений, согласно выработаннымъ для этого на конференціи правиламъ.

Такимъ образомъ, около половины нынѣшняго столѣтія въ Сѣверной Америкѣ, западной Европѣ и Россіи было обращено особое вниманіе на вопросъ о научной разработкѣ и практическомъ примѣненіи метеорологическихъ наблюдений для пользы мореплаванія, торговли и земледѣлія. Этотъ сложный вопросъ, при разрѣшеніи его въ Россіи, раздѣлился на двѣ совершенно отдѣльныя части. Одна изъ нихъ, касающаяся



общей системы метеорологических наблюдений въ Россіи для изученія климата всей страны и собиранія данныхъ для вывода вѣроятныхъ предсказаній погоды, была возложена на главную физическую обсерваторію въ Петербургѣ, которая, будучи соединена электрическимъ телеграфомъ съ главными метеорологическими обсерваторіями и станціями въ Европѣ и Россіи, приняла на себя руководительство всѣми метеорологическими наблюдениями въ Россіи и съ этой цѣлью, для общности и единства дѣйствій, ею составлены особыя инструкціи для производства наблюдений какъ внутри Россіи, такъ и на прибрежныхъ станціяхъ нашихъ морей.

Что же касается второй части разсматриваемаго вопроса, т. е. изслѣдованія метеорологическаго характера нашихъ морей по наблюдениямъ, производящимся въ нашихъ портахъ, на судахъ, плавучихъ и постоянныхъ маякахъ, то этотъ трудъ принялъ на себя гидрографическій департаментъ и приступилъ къ его разработкѣ собственными средствами, безъ всякой помощи другихъ вѣдомствъ. Для этого оказалось необходимымъ учредить при гидрографическомъ департаментѣ особое метеорологическое отдѣленіе, на которое и возложена специальная разработка имѣющихся и собираемыхъ нынѣ наблюдений и данныхъ. При этомъ департаментъ принялъ на себя обязанность снабжать приморскія метеорологическія станціи (порты, маяки и проч.) бланками съ инструкціями отъ главной физической обсерваторіи, а военныя суда—мете-

рологических журналами съ правилами отъ брюссельской конференціи. Лучшіе же изъ этихъ журналовъ съ нашихъ судовъ заграничнаго и кругосвѣтнаго плаванія, отличающіеся тщательностью и полнотою внесенныхъ въ нихъ наблюденій, посылаются въ разныя иностранныя государства, взявшія на себя трудъ содѣйствовать изслѣдованію метеорологическаго характера океановъ и большихъ морей. Такъ, журналы эти до междоусобной американской войны посылались въ Вашингтонъ къ Морю, а теперь препровождаются въ западныя европейскія государства. Журналы же съ нашихъ судовъ внутренняго плаванія изъ портовъ и съ маяковъ послужили департаменту матеріаломъ для метеорологическихъ и физическихъ изслѣдованій нашихъ морей.

Принявъ на себя эту послѣднюю задачу, департаментъ долженъ былъ прежде всего озаботиться правильной организаціей прибрежныхъ метеорологическихъ станцій и снабженіемъ ихъ хорошими и провѣренными инструментами. Избирая на нашихъ моряхъ для станцій наиболѣе соотвѣтствующіе для этой цѣли пункты и пользуясь при этомъ прежними, хорошо устроенными станціями, департаментъ въ настоящее время располагаетъ слѣдующимъ ихъ числомъ въ нашихъ моряхъ:

*Въ Балтійскомъ морѣ* — 12 станцій: Кронштадтъ, Ревель, Рига, Либавъ, Виндава, островъ Гогландъ, Балтійскій портъ; маяки — Нарвскій, Пакерортскій, Верхне-Дагерортскій, Фильзандскій и Церельскій.



*Въ Бѣломъ морѣ* — 5 станцій: Архангельскъ, Кемь, Кола, Зимнія Златицы и Новая Земля.

*Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ*—10 станцій: Николаевъ, Очаковъ, Севастополь, Ялта, Керчь, Поті, Новороссійскъ, Сухумъ, Днѣстровскій и Айтодорскій маяки.

*Въ Каспійскомъ морѣ* — 4 станцій: Астрахань, Красноводскъ, Ашуръ-Аде и фортъ Александровскій.

*Въ Приамурскомъ краѣ* — 8 станцій: Николаевскъ, Владивостокъ, Хабаровка, Де-Кастри, Дуэ, постъ Корсаковскій, постъ Св. Ольги и Пуциловка.

На всѣхъ означенныхъ станціяхъ, снабженныхъ полными серіями инструментовъ, производятся метеорологическія наблюденія по три раза въ день. Кромѣ того, неполныя наблюденія производятся еще на всѣхъ постоянныхъ и плавучихъ маякахъ, подвѣдомственныхъ гидрографическому департаменту.

Пользуясь собранными наблюденіями съ этихъ станцій и съ нашихъ военныхъ судовъ за болѣе или менѣе продолжительное время, департаментъ приступилъ въ 1864 году къ научной ихъ разработкѣ, причемъ былъ избранъ принятый въ другихъ государствахъ графическій способъ, для нанесенія на карты за какой либо періодъ времени и, по возможности, для каждаго мѣсяца среднихъ метеорологическихъ элементовъ, которыми можетъ ясно охарактеризоваться метеорологическій характеръ изслѣдуемой мѣстности, т. е. направление и сила вѣтра, среднія показанія барометра и термометра, степень влажности, облачности и ко-

личество метеорныхъ осадковъ. Очевидно, что степень точности и подробности среднихъ элементовъ каждой карты зависить отъ вѣрности и числа разнородныхъ наблюдений, производимыхъ въ данной мѣстности. Начавъ свои изслѣдованія съ Балтійскаго моря, департаментъ, съ 1864 по 1880 годъ, издалъ 26 метеорологическихкихъ картъ для портовъ, постоянныхъ и плавучихъ маяковъ Финскаго и Рижскаго заливовъ. Карты эти представили въ разработанномъ видѣ богатый научный матеріалъ для метеорологовъ, изобразивъ довольно полную картину тѣхъ метеорологическихкихъ условий, въ которыхъ находились изслѣдуемыя мѣстности въ періодъ наблюдений. Подтвердивъ собою общіе законы движеній атмосферы и метеорологическихкихъ явленій въ нашихъ сѣверныхъ широтахъ, карты эти ясно показали, что во всѣхъ внутреннихъ моряхъ, подъ вліяніемъ мѣстныхъ климатическихкихъ условий, изгибовъ и возвышенностей береговъ, значительной разницы отъ неравномѣрнаго нагрѣванія воды и суши, происходятъ постоянныя отклоненія отъ общихъ законовъ движенія атмосферы, и что эти явленія требуютъ особыхъ тщательныхъ и долготныхъ наблюдений и изслѣдованій, для вывода возможно точныхъ мѣстныхъ законовъ этихъ отклоненій, чтобы имѣть правильныя заключенія о предстоящихъ перемѣнахъ въ атмосферѣ съ цѣлью предсказаній погоды.

Но, кромѣ своего научнаго значенія, изслѣдованія эти имѣютъ между прочимъ ту практическую пользу, что департаментъ получилъ возможность отвѣчать





## ГЛАВА VII.

### ОСВѢЩЕНІЕ РУССКИХЪ МОРЕЙ. ОГРАЖДЕНІЕ ПЛАВАНІЯ ПРЕДОСТЕРЕГАТЕЛЬНЫМИ СРЕДСТВАМИ.

Состояніе ос-  
вѣщенія морей  
въ 1856 году.

Для того, чтобы судить о степени удовлетворительности освѣщенія морей, обыкновенно принято сравнивать отношеніе длины береговой линіи къ числу маяковъ, освѣщающихъ эту линію. Чѣмъ меньше остается протяженіе берега не освѣщаемаго маяками, тѣмъ чаще мореплаватель можетъ опредѣлять свое мѣсто, а слѣдовательно провѣрять свое счисленіе и узнавать, куда отнесено его судно теченіемъ и вѣтрами. Затѣмъ принимаютъ въ расчетъ степень яркости маячныхъ огней, отличительное ихъ разнообразіе, такъ какъ то и другое гарантируетъ мореплавателя отъ опасности не меньше, чѣмъ численность маяковъ. Наконецъ, весьма важенъ также выборъ мѣстъ для постановки маяковъ, чтобы они ограждали дѣйствительно опасныя мѣста и своимъ отличительнымъ яркимъ огнемъ или привлекали изда- лека судно къ себѣ, освѣщая около себя безопасный путь, или предупреждали, чтобы мореплаватель не приближался къ тому мѣсту, гдѣ горитъ маякъ.

Имѣя въ виду эти способы сравненія, приводимъ



слѣдующія цифры, которыя могутъ дать вѣрное понятіе о маячномъ освѣщеніи русскихъ морей въ 1856 году. У насъ было въ это время:

|                    | Число<br>маяковъ. | Протяженіе береговой<br>линіи. |
|--------------------|-------------------|--------------------------------|
| въ Финскомъ заливѣ | 29                | 620 ит. миль.                  |
| — Рижскомъ         | 4                 | 330 — —                        |
| — Ботническ.       | 3                 | 580 — —                        |
| — Балтійскомъ морѣ | 6                 | 250 — —                        |
| — Бѣломъ           | 4                 | 1,370 — —                      |
| — Каспійскомъ      | 3                 | 2,675 — —                      |
| — Черномъ          | 10                | 1,000 — —                      |
| — Азовскомъ        | 5                 | 700 — —                        |

---

Итого 64 маяка 7,525 ит. миль.

Кромѣ того, мы имѣли одинъ маякъ въ Восточномъ океанѣ въ Авачинской губѣ.

Изъ этого сопоставленія числа маяковъ съ числомъ миль береговыхъ линій видно, что

въ балтійс. бассейнѣ приходился 1 маякъ на 42 м.

— Бѣломъ морѣ — 1 — — 342 —

— Каспійскомъ морѣ — 1 — — 891 —

— Черномъ морѣ — 1 — — 100 —

— Азовскомъ морѣ — 1 — — 140 —

или среднимъ числомъ въ Россіи одинъ маякъ приходился на 117 ит. миль морской береговой линіи, не принимая въ расчетъ береговъ Восточнаго и Ледовитаго океановъ.

Между тѣмъ изъ свѣдѣній о числѣ маяковъ въ Великобританіи и во Франціи за 1858 годъ видно, что въ то время:

|             |                                |
|-------------|--------------------------------|
| въ Англіи   | приходился 1 маякъ на 14 миль. |
| — Шотландіи | — 1 — — 39,5 —                 |
| — Ирландіи  | — 1 — — 34,6 —                 |
| — Франціи   | — 1 — — 12,3 —                 |

Такіе же невыгодные для насъ результаты даетъ сравненіе числа нашихъ маяковъ съ маяками въ нѣкоторыхъ второстепенныхъ державахъ. Напримѣръ, въ 1855 году въ сосѣднихъ съ Россіей государствахъ было береговыхъ маяковъ: въ Даніи—75, въ Швеціи и Норвегіи—87.

Разсматривая состояніе русскихъ маяковъ въ 1855 году относительно способовъ ихъ освѣщенія и принимая признанное уже въ западной Европѣ Френелевское освѣщеніе съ преломляющими аппаратами за высшую степень совершенства маячнаго освѣщенія, увидимъ, что въ то время, какъ въ Швеціи и Норвегіи было уже 18 маяковъ съ новыми аппаратами, въ Даніи четыре, а во Франціи уже всѣ маяки были переосвѣщены по новой системѣ, въ Россіи не было ни одного Френелевскаго аппарата, если не считать небольшого гаванскаго фонаря въ Кронштадтѣ.

Что касается до выгоды расположенія этихъ маяковъ, то, при весьма ограниченномъ ихъ числѣ въ нашихъ моряхъ въ 1855 году, трудно было обезопасить всѣ тѣ пункты даже въ Балтійскомъ бассейнѣ, которые были причиною частыхъ крушеній судовъ и тре-



бовали лучшаго освѣщенія и благодѣтельной помощи для несчастливцевъ, разбивавшихся часто безъ надежды на спасеніе, такъ какъ въ то время у насъ не было организовано спасательныхъ станцій.

Не болѣе отрадно было положеніе людей, составлявшихъ казенную прислугу на маякахъ, и особенно въ Бѣломъ морѣ, гдѣ на отдаленныхъ безлюдныхъ мѣстахъ, при суровомъ климатѣ, дикой природѣ, тѣснотѣ помѣщенія на маякахъ, при отсутствіи всякихъ средствъ къ разнообразію монотонной жизни, при однообразіи казеннаго пищевого пайка, быстро развивались цинготныя болѣзни, похищавшія ежегодно значительное число жертвъ.

Не легка была задача, представившаяся морскому министерству въ дѣлѣ освѣщенія морей послѣ крымской войны. Много маяковъ въ Балтійскомъ, Черномъ и Бѣломъ моряхъ были или разрушены непріателемъ, или разобраны самими нами; всѣ ихъ необходимо было возстановить. Но исполненіемъ одной этой задачи морское вѣдомство не могло ограничиться. Введеніе въ употребленіе пара на сушѣ и на водѣ до такой степени увеличило сношенія между державами и торговое движеніе, что никакъ нельзя было болѣе довольствоваться небольшимъ числомъ маяковъ въ нашихъ моряхъ и неудовлетворительнымъ ихъ освѣщеніемъ. Съ другой стороны, протяженіе нашей береговой линіи весьма значительно увеличилось: восточный берегъ Чернаго моря, восточный берегъ Каспійскаго моря и, наконецъ, громадное протяженіе присоединеннаго къ

Трудность предстоявшей задачи въ дѣлѣ маячнаго освѣщенія.

Россіи побережья Тихаго океана, требовали устройства новыхъ огней въ такихъ мѣстностяхъ, которыя прежде были недоступны для мореплаванія. Между тѣмъ отпускаемыя до 1872 года морскому министерству изъ государственнаго казначейства денежные средства далеко не соотвѣтствовали размѣрамъ потребностей, и такимъ образомъ принуждали изъ года въ годъ отлагать осуществленіе многихъ предположеній, настоятельно требуемыхъ условіями времени. Недостаточно огражденные опасныя банки балтійскаго бассейна, около которыхъ разбивались или получали аваріи ежегодно десятки судовъ, требовали большихъ средствъ для устройства новыхъ маяковъ. Черное и Азовское моря, въ которыхъ быстро развивалась торговля по всѣмъ берегамъ, особенно со времени прорытія Суэцкаго канала, требовали такого же быстраго увеличенія числа маяковъ, а между тѣмъ число и качество существовавшихъ тамъ у насъ огней далеко уступало даже турецкимъ. Изъ другихъ нашихъ морей также постоянно получались заявленія о необходимости постройки новыхъ маяковъ. Такое состояніе освѣщенія нашихъ морей отражалось невыгодно на нашей торговлѣ и подрывало довѣріе къ безопасности путей въ наши порты.

Ассигнованіе  
особаго кредита  
на постройку ма-  
яковъ.

Еще въ 1859 году Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ обратилъ вниманіе министерства финансовъ на возможность облегчить казну въ расходахъ на маяки установленіемъ въ пользу государственнаго казначейства маячнаго огневаго сбора съ



коммерческихъ судовъ, т. е. привлечь къ участию въ расходахъ на маяки тѣхъ купцовъ, для интересовъ которыхъ, главнымъ образомъ, существуютъ маяки. Возникшая по этому поводу переписка между министерствами финансовъ и морскимъ не ранѣе какъ въ 1871 году привела наконецъ къ тому, что по Высочайшему повелѣнію была учреждена особая коммисія, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта Посѣта, изъ членовъ отъ министерствъ морскаго, финансовъ и иностранныхъ дѣлъ, съ участіемъ представителей отъ биржеваго купечества, для составленія соображеній объ установленіи во всѣхъ моряхъ маячнаго сбора. Эта коммисія пришла къ заключенію, что на постройку вновь проектированныхъ и переосвѣщеніе существующихъ маяковъ потребно 3.340,000 рублей. Если разсрочить эти постройки на 12 лѣтъ, то ежегодное дополнительное ассигнованіе должно составить сумму въ 278,000 рублей. Расходъ этотъ покроеется, если увеличить существующій корабельный сборъ, взимаемый въ размѣрѣ 5 копѣекъ съ ласта cadaго судна, до 15 копѣекъ съ ласта.

Министерство финансовъ, въ виду неблагопріятнаго вліянія, которое можетъ имѣть подобное увеличеніе ластоваго сбора на нашу торговлю, не признало однако возможнымъ согласиться съ послѣднимъ заключеніемъ коммисіи и предпочло давать ежегодно сверхсмытное ассигнованіе въ размѣрѣ 278,000 рублей для указанной цѣли, на что и послѣдовало 5-го мая 1872 года Высочайшее соизволеніе.

Немедленно при морскомъ министерствѣ была назначена особая коммисія изъ членовъ специалистовъ, хорошо знакомыхъ съ состояніемъ маячной части во всѣхъ нашихъ моряхъ, и ей поручено выработать программу послѣдовательныхъ маячныхъ работъ на все время отпуска сверхсметной суммы, съ цѣлью распредѣленія работъ по сооруженію, перестройкѣ и переосвѣщенію маяковъ по морямъ, соотвѣтственно торговому и политическому значенію каждаго моря. Коммисія эта опредѣлила расходовать ежегодно изъ суммы 278 т. рублей: 100 т. рублей на маяки Чернаго и Азовскаго морей, такую же сумму на Балтійское море съ его заливами, а остальные 78 т. рублей употреблять на Каспійское и Бѣлое моря и Восточный океанъ. При этомъ маяки были раздѣлены по группамъ, сообразно ихъ относительной важности. Планъ заключаетъ въ себѣ всего 16 группъ; предполагая же что каждая группа, состоящая изъ 4—5 маяковъ, будетъ строиться въ теченіи одного года, планъ распредѣленія работъ обнимаетъ собою періодъ въ 16 лѣтъ.

Съ этого времени постройка маяковъ идетъ безостановочно опредѣленнымъ порядкомъ, отступленія отъ котораго приходилось дѣлать только въ случаяхъ измѣнившихся нуждъ какого либо края, заявленныхъ ходатайствъ компетентныхъ лицъ и по военнымъ обстоятельствамъ.

Маяки Балтійскаго моря и его заливовъ.

Въ минувшее двадцатипятилѣтіе на всемъ протяженіи Балтійскаго моря и его заливовъ, начиная отъ



нашихъ границъ и до устьевъ р. Невы, сдѣланы существенныя улучшенія съ цѣлю обезопасить плаваніе судовъ посредствомъ улучшенія освѣщенія и устройства разныхъ предостерегательныхъ знаковъ.

Берегъ отъ прусской границы до Виндавы включительно представляетъ открытую мѣстность и суда терпятъ здѣсь крушеніе не отъ подводныхъ камней или мелей, а вслѣдствіе бурь. Такимъ образомъ въ прошедшее двадцатипятилѣтіе изъ 107 случаевъ крушеній (\*) судовъ въ этой мѣстности, 38 случаевъ зависѣли отъ дѣйствія бурь и 13 отъ льда. До 1855 года на этомъ протяженіи берега Балтійскаго моря не было вовсе маяковъ. Въ теченіи двадцатипятилѣтія построено три маяка: два въ Либавѣ и третій южнѣе Виндавы, въ мѣстности Бакгофенъ. Сооруженіе либавскихъ маяковъ входило въ составъ работъ по устройству либавскаго порта; эти маяки снабжены преломляющими френелевскими аппаратами, одинъ 2-го, другой 6-го разрядовъ. Маякъ Бакгофенъ облегчаетъ судамъ подходъ съ юга къ городу Виндавѣ; въ послѣднемъ вмѣстѣ съ тѣмъ улучшены гаванскіе огни.

Мѣстность далѣе къ сѣверу, для судовъ, идущихъ западнымъ входомъ изъ Балтійскаго моря въ Рижскій заливъ, представляетъ наиболѣе серьезныя опасности на

---

(\*) Подъ именемъ крушеній здѣсь разумѣются всѣ несчастные случаи съ судами, повлекли-ли эти случаи за собою полную гибель, значительныя или незначительныя поврежденія, снятіе съ мели безъ поврежденій или неизвѣстные результаты; равно случаи пожаровъ, столкновеній и произвольныхъ выбрасываній на берегъ по причинѣ течи въ судѣ.

всемъ пространствъ балтійскаго бассейна: суда должны пройти свальферортскій (церельскій) и домеснесскій рифы. Это Сцилла и Харибда Рижскаго залива. Первый на 8 миль вытягивается отъ южной оконечности острова Эзеля и, направляясь къ курляндскому берегу, суживается проходъ въ Рижскій заливъ до 10 миль. Это безопасное отъ мелей пространство само по себѣ не мало для прохода судовъ, но послѣ двухъ, трехъ-дневнаго плаванія въ Балтійскомъ морѣ, при туманѣ, ошибкахъ въ счисленіи или сносѣ теченіемъ въ ту или другую сторону отъ курса, этотъ проходъ оказывается узкимъ, и судно, которое не видѣло Свальферортскаго или Люзерортскаго маяка, при ошибкѣ курса къ сѣверу, попадаетъ на свальферортскій рифъ, при ошибкѣ къ югу—сядетъ на курляндскій берегъ или на домеснесскій рифъ. Такая же опасность, во время тумана или густой пасмурности, существуетъ и для судна идущаго изъ Рижскаго залива. При этомъ, если судно миновало благополучно Домеснессъ, оно должно имѣть крайнюю осторожность отъ Свальферорта, такъ какъ пройдя первый рифъ оно должно взять новый курсъ, который при небольшой ошибкѣ приведетъ судно на мель. Домеснесскій рифъ—это самый опасный пунктъ изъ всѣхъ въ Имперіи; такъ, на небольшомъ пространствѣ по длинѣ рифа всего въ 3 мили, за описываемый періодъ потерпѣло крушеніе 77 судовъ, изъ нихъ 32 судна или 45% погибло. Между тѣмъ какъ на свальферортскомъ рифѣ, имѣющемъ протяженіе втрое большее, крушеній было 40 и погибло всего 8 судовъ



или 20%. Такая кажущаяся аномальность объясняется именно тѣмъ, что домеснесскій рифъ приходится огибать, а не проходить мимо на прямомъ курсѣ, что гораздо труднѣе, особенно во время тумановъ или противныхъ свѣжихъ вѣтровъ.

Трудность плаванія въ этихъ мѣстахъ побудила еще во время предшествующее описываемому періоду имѣть маячные огни на мысѣ Люзерортъ, лежащемъ при входѣ съ моря въ Рижскій заливъ, и на мысахъ Свальферортскомъ и Домеснесскомъ, но эти огни далеко не удовлетворяли своему назначенію по слабости освѣщенія и невыгодному мѣсторасположенію. По всѣмъ этимъ тремъ маякамъ въ минувшее двадцатипятилѣтіе были сдѣланы значительныя улучшенія. На Люзерортскомъ маякѣ, на видъ котораго приходятъ суда для входа въ Рижскій заливъ, поставленъ преломляющій аппаратъ 2 разряда. На Свальферортскомъ маякѣ приспособлена ширма съ вращательною машиною, посредствомъ которой огонь открывается и закрывается чрезъ 1½ минуты и сила огня увеличена вдвое при помощи лампы особаго устройства. Но самыя важныя измѣненія произошли на Домеснесскомъ маякѣ.

Существенный недостатокъ двухъ береговыхъ маяковъ на Домеснесскомъ мысѣ заключался въ томъ, что они были слишкомъ удалены отъ края опаснаго рифа, который судамъ предстояло огибать. Морское министерство пыталось устранить этотъ недостатокъ чрезъ постановку въ 1858 году, у края рифа, плавучаго маяка, но каждую осень, т. е. въ то время, когда

огонь его былъ наиболѣе нуженъ, маякъ по необходимости долженъ былъ сниматься. Такое неблагоприятное обстоятельство возвышало цѣнность фрахта и страхованія товаровъ, слѣдовавшихъ по этому пути; крушеніе же здѣсь въ 1870 году англійскаго парохода «Юно», съ грузомъ стоимостью до полумилліона рублей, окончательно подорвало довѣріе къ безопасности пути въ Ригу. Настоятельная необходимость въ сооруженіи маяка на самомъ рифѣ не подлежала вопросу, но такая постройка представляла весьма большія трудности по мѣстнымъ условіямъ. Несмотря на это въ 1873 году работы начались. Для того, чтобы поставить маякъ на оконечности подводнаго рифа, выдающагося на 5 верстъ, такъ сказать, въ самыхъ воротахъ ведущихъ изъ Рижскаго залива въ Балтійское море, потребовалось устроить искусственный островокъ, съ гаванью для спасательной лодки и пристанью для выгрузки матеріаловъ. Открытая мѣстность, на которой быстро разводится огромное волненіе при всякомъ свѣжемъ вѣтрѣ, нерѣдко заставляла прекращать работы по устройству ряжей и не разъ казенныя и частныя суда, буксировавшія лѣса и ряжевые ящики къ мѣсту работъ, застигнутыя крѣпкимъ вѣтромъ, находились въ опасности разбиться. Но еще большія остановки въ работахъ происходили, особенно въ первое время сооруженія островка, когда отъ дѣйствія свѣжихъ погодъ оказывались промывы въ песчаномъ грунтѣ рифа, отчего установленныя уже ряжи оседали и приходилось ис-



правлять все сдѣланное, прежде чѣмъ двигать работу впередъ. Зимою, не устанавливавшійся въ заливѣ ледъ также мѣшалъ постройкамъ. Несмотря на всѣ затрудненія и препятствія, которыхъ иногда нельзя было и предвидѣть, островокъ, выведенный почти на 9 футъ выше ординарной воды и укрѣпленный внутри сваями, снаружи, сверхъ гранитной обшивки, набросанными тяжелыми камнями, былъ въ 1875 году настолько готовъ, что можно было, въ виду скорѣйшаго доставленія проходящимъ судамъ обезпеченія отъ рифа, поставить временной деревянный маякъ. Затѣмъ уже не представлялось необходимости торопиться возведеніемъ новаго постоянного маяка, и такъ какъ по тщательно произведеннымъ осмотрамъ работъ и промѣрамъ на рифѣ оказалось, что каменные откосы ряжеваго загражденія значительно осѣли, а внутри островка, вслѣдствіе вымытаго волненіемъ песку, образовалась воронкообразная впадина, то Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ приказалъ пріостановиться возведеніемъ постоянного маяка до времени, пока песчаная насыпь внутри ряжей, составляющая его основаніе, не получитъ надлежащей осадки и тѣмъ отстранится всякое опасеніе за прочность будущаго маяка.

Прочность островка относительно его наружныхъ укрѣпленій была подвержена хорошему испытанію два раза. Въ первый разъ зимою 1877 года, когда огромныя массы толстаго слоя льда напирали на островокъ, который однако выдержалъ безъ поврежденій

этотъ напоръ. Во второй разъ—зимою 1878 года, не особенно толстый ледъ съ каждой перемѣной вѣтра двигался около островка, и хотя этимъ постояннымъ движеніемъ и повредилъ часть нижнихъ рядовъ обшивки, но работы по устройству дамбы для гавани и для укрѣпленія островка внутри могли продолжаться безпрепятственно.

Для огражденія обоихъ рифовъ, свальферортскаго и домеснесскаго, при дневномъ плаваніи, они обсажены, какъ елками, плавучими голиками на высокихъ шестахъ и кромѣ того, на случай тумана, на Домеснесскомъ маякѣ поставленъ весьма сильный звуковой паровой аппаратъ—ревунъ «Сирена». Для предупрежденія же и увѣдомленія судовъ о состояніи льда въ Рижскомъ заливѣ, на Люзерортскомъ маякѣ устроена въ 1859 году сигнальная мачта, и огонь этого маяка, въ случаѣ ледохода, свѣтитъ краснымъ свѣтомъ. Наконецъ, электрическій телеграфъ, соединившій Виндаву съ Домеснессомъ, даетъ возможность увѣдомлять также суда, находящіеся въ Виндавѣ, гдѣ они выжидаютъ очищенія Рижскаго залива отъ льда. Съ принятіемъ этихъ существенныхъ мѣръ, случаи крушеній, не смотря на усилившееся плаваніе послѣ соединенія Риги съ различными внутренними пунктами Имперіи посредствомъ желѣзныхъ дорогъ, стали значительно рѣже и въ нѣкоторые годы, какъ напримѣръ въ 1872, 1873 и 1878, на домеснесскій рифъ становилось всего по одному судну, тогда какъ въ прежніе годы число такихъ случаевъ доходило до 8. Важное значеніе постановки маяка



на домеснесскомъ рифѣ, выказавшееся въ ближайшіе же годы уменьшеніемъ числа крушеній, вызвало вмѣстѣ съ тѣмъ гласную благодарность рижскихъ купцовъ, которые по преимуществу заинтересованы были въ постановкѣ этого маяка.

Въ этой опасной для плаванія мѣстности находится четыре спасательныхъ станцій, двѣ отъ морскаго вѣдомства и двѣ отъ общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ.

Но вышепомянутыми опасностями при входѣ въ Рижскій заливъ не ограничиваются еще затрудненія встрѣчаемыя судами на пути въ Ригу съ запада. До 1855 года на этомъ пути находилось два маяка: на островѣ Руно, посреди залива, и при самомъ входѣ въ рѣку Западную Двину. Послѣдній не давалъ возможности судамъ входить ночью въ рѣку и потому суда, застигаемые бурей въ открытомъ морѣ, погибали въ виду конечной цѣли своего плаванія. Изъ 57 судовъ, потерпѣвшихъ крушенія за отчетный періодъ въ виду города Риги, въ 27 случаяхъ причинами была буря.

Въ минувшее двадцатипятилѣтіе маякъ на Руно перестроенъ и переосвѣщенъ. Взамѣнъ пришедшей въ ветхость деревянной башни, поставлена новая, желѣзная, съ четырьмя подпорами, представляющая новый типъ маячной архитектуры, замѣчательный по легкости и прочности постройки; отражательный аппаратъ маяка замѣненъ преломляющимъ 2 разряда. Между Домеспессомъ и Ригой, на мысѣ Месарагоцемъ, сооруженъ въ 1875 году, по ходатайству рижскаго купечества,

желѣзный маякъ съ преломляющимъ аппаратомъ 4 разряда. Наконецъ, самый входъ въ Ригу освѣщается нынѣ двумя маяками: Магнусхольмскимъ (1 огонь) и Динаминдъ (2 огня), чрезъ что открылся доступъ судамъ въ рѣку въ ночное время.

Другой сѣверный входъ въ Рижскій заливъ, чрезъ Моонзундъ, въ прежнее время вовсе не былъ обезпеченъ для ночнаго плаванія: тамъ не было ни одного маяка; также не былъ освѣщенъ входъ и къ городу Пернову, находящемуся на восточномъ берегу Рижскаго залива. Между тѣмъ, въ южномъ концѣ Моонзунда, на отмеляхъ, идущихъ отъ курляндскаго берега и отъ восточнаго берега острова Эзеля, за описываемый періодъ было 27 случаевъ крушеній, изъ которыхъ 20 окончилось гибелью судовъ; равнымъ образомъ случаи крушеній происходили и въ другихъ пунктахъ пути отъ Пернова до Риги, особенно у острова Кюно. Съ 1863 года было обращено вниманіе на этотъ сѣверный входъ въ Рижскій заливъ и въ 1864 году началась почти одновременно постройка трехъ маяковъ на островахъ: Вормсѣ, Вердерѣ и Кюно. Послѣдній маякъ предназначенъ служить и для входа въ Перновскій заливъ. Всѣ три маяка, открывшіе освѣщеніе въ 1865 — 1866 годахъ, построены чугунные, одинаковой архитектуры, съ френелевскими аппаратами 3 разряда, но съ различными по виду огнями. Огонь маяка Вормсѣ, раздѣленный на красный и бѣлый, не только освѣщаетъ входъ въ Моонзундъ съ сѣвера, но вмѣстѣ съ огнемъ Оденс-



хольмскаго маяка даетъ возможность судамъ опредѣлять свое положеніе относительно опаснаго штапельботейскаго рифа, выдающагося отъ сѣверовосточнаго берега острова Даго. Въ 1871 году башня этого маяка, оказавшаяся низкою, вслѣдствіи того, что испаренія окружавшей болотистой мѣстности застилали огонь, — была перемѣнена и огонь усиленъ. Большая высота новой башни дала возможность, вмѣстѣ съ тѣмъ, довести горизонтъ освѣщенія маяка до пересѣченія съ горизонтомъ огня Оденсхольмскаго маяка, находящагося при входѣ въ Финскій заливъ.

Путь судовъ, идущихъ изъ Балтійскаго моря въ Финскій заливъ, представляетъ, не смотря на широкое море, много опасности. Эта опасность сосредоточивается у западныхъ береговъ острововъ Эзеля и Даго и объясняется тѣмъ, что суда, идущія съ моря въ заливъ, не могутъ попасть въ послѣдній однимъ прямымъ курсомъ, а должны обходить выдающіеся мысы этихъ острововъ, отъ которыхъ притомъ, на разстояніи 10 миль въ море, тянутся или рифы или группы отдѣльныхъ банокъ. Ошибка въ счисленіи, отклоняющая курсъ къ востоку, при неблагоприятной туманной погодѣ или западномъ крѣпкомъ вѣтрѣ, приводитъ судно на одну изъ этихъ опасностей; если же крушеніе происходило во время бури, то оно кончается обыкновенно гибелью судна. Самыми опасными мѣстами здѣсь являются, по пути съ юга: банка Вульчуръ, лежащая противъ мыса Карраль, Фильзандскія мели, Харри-лайдъ или Курья Лапка—мысъ, отъ ко-

того выдается въ море рифъ на 4 мили и банка Некмандгрундъ. Первыя три изъ этихъ приведенныхъ опасностей находятся у острова Эзеля и представляютъ главнѣйшіе пункты, около которыхъ группируется большинство крушеній, происходящихъ на протяженіи 30 миль западнаго берега этого острова. Онѣ находятся ближе къ судамъ идущимъ съ юга въ Финскій заливъ и потому туманы и западныя бури, ошибки въ счисленіи, накопившіяся послѣ долгой лавировки въ Балтійскомъ морѣ, если вѣтеръ былъ противный, течение,—эти главные и другіе второстепенные факторы въ крушеніяхъ у западнаго берега острова Эзеля, дали за отчетный періодъ 131 крушеніе; изъ нихъ на Курьей Ланкѣ — было 34 случая, изъ коихъ гибельныхъ 20, на фильзандскихъ меляхъ 48 случаевъ, изъ нихъ гибельныхъ 19, на банкѣ Вульчуръ и въ окрестностяхъ мыса Карраль къ югу— 49 крушеній, изъ коихъ 36 гибельныхъ; слѣдовательно, всего погибло судовъ 75 или 57% крушеній. Отъ тумана произошло 35 крушеній или 26%, и отъ ошибокъ въ счисленіи — 28 крушеній или 21%; затѣмъ, 15 судовъ было выброшено бурей, 5 сами выбросились изъ боязни затонуть въ морѣ вслѣдствіе течи, 6 сорвано съ якорей.

Для предупрежденія такихъ многочисленныхъ крушеній въ этой мѣстности, на островѣ Фильзандѣ уже существовалъ прежде маякъ, но морское министерство установило на немъ сильный отражательно-преломляющій аппаратъ 1-го разряда, съ такимъ освѣщеніемъ,



что сравнительная слабость маячнаго огня въ двухъ частяхъ горизонта предупреждаетъ мореплавателя о близости Курьей Лапки и лежащихъ къ югу опасностей. Общество поданія помощи при кораблекрушеніяхъ установило тамъ крейсерство спасательнаго бота. Для уменьшенія же печальныхъ послѣдствій крушенія и для помощи судамъ, морскимъ министерствомъ устроена одна и вышеупомянутымъ обществомъ двѣ спасательныя станціи.

Вслѣдствіе принятыхъ предупредительныхъ мѣръ, замѣтно уменьшились годовые итоги крушеній, особенно на Курьей Лапкѣ и на Вульчурѣ, гдѣ до 1870 года число крушеній доходило до 8 въ годъ, а въ послѣдующіе годы на Курьей Лапкѣ стало происходить по одному крушенію, на Вульчурѣ и южнѣе ея также всего по 1 и по 2 крушенія.

Западная сторона острова Даго представляетъ относительно менѣе опасностей, нежели таже сторона острова Эзеля, но и здѣсь, на разстояніи 25—30 миль отъ южной оконечности острова до мыса Ристна или Дагерортскаго, включительно, произошло за описываемое время 40 крушеній судовъ, изъ коихъ гибельныхъ было 27, а главными причинами оказывались туманъ и пасмурность. Главнѣйшею опасностью у этого острова, далѣе къ сѣверу, является вышеупомянутая банка Некмангрудъ, обширная въ  $5\frac{1}{2}$  миль длины и до  $3\frac{1}{2}$  миль ширины мель изъ плитняка, служащая почти продолженіемъ отмелей сѣверозападнаго побережья острова Даго, между мысами Тахкона и Дагерортскимъ или

Ристна. Опасность отъ банки увеличивается выдающимся въ море положеніемъ ея относительно упомянутыхъ мысовъ. Число 29, составляющее по статистикѣ цифру всѣхъ крушеній на Некмангрундѣ за описываемый періодъ, надо думать, ниже дѣйствительной цифры, особенно за первую половину періода, т. е. за время плохого состоянія статистики. Открытая мѣстность банки и значительная удаленность ея отъ берега превращаютъ большинство крушеній въ полную гибель. Такъ, изъ упомянутыхъ 29 судовъ совершенно разбились 24, и изъ нихъ 6 судовъ были паровыя, слѣдовательно, имѣющія лучшія средства къ спасенію. Главными причинами крушенія были туманъ—13 случаевъ и ошибка въ счисленіи—8.

Для предупрежденія несчастій, морское министерство не жалѣло средствъ на устройство маяковъ и имѣло намѣреніе даже построить маякъ на самой банкѣ Некмангрундъ, но опыты съ постановкою на ней раяжей не удалось и за недостаткомъ средствъ пришлось обратиться къ другимъ мѣрамъ, а именно устроить на мысахъ Ристна и Тахкона такое освѣщеніе, чтобы границы маячныхъ огней проходили передъ западнымъ и сѣвернымъ краями банокъ и тѣмъ предупреждали бы суда направляющіяся на банку. На существовавшемъ уже прежде на Дагерортскомъ мысу маякѣ усиленъ свѣтъ постановкою на немъ преломляющаго аппарата 1 разряда, а въ 1874 году на самой оконечности мыса сооруженъ новый маякъ Нижній Дагерортскій, желѣзный съ аппаратомъ 3 разряда и съ огнемъ



краснаго цвѣта, исчезающимъ для мореплавателя, какъ только онъ приближается къ опасностямъ. Приближеніе къ банкѣ Некмангрудъ отъ сѣверо-востока предупреждается построеннымъ на мысѣ Тахкона, въ 1875 году чугуннымъ маякомъ съ аппаратомъ 1 разряда. Эти маяки, вмѣстѣ съ устройствомъ крейсера спасательнаго бота отъ общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ, привели къ желанному результату, и съ 1874 года здѣсь было всего два случая крушенія, по одному въ 1876 и 1878 годахъ.

Для дневнаго огражденія банки Некмангрудъ ставится цѣлый рядъ большихъ вѣхъ по западной и сѣверной ея границамъ; конечно эти знаки могутъ отвѣчать своему назначенію только въ ясную погоду, а не въ туманъ или ночью. Для спасенія же погибающихъ обществомъ устроены 2 спасательныхъ станціи.

Западная половина Финскаго залива, отъ входа изъ Балтійскаго моря до острова Гогланда, освѣщалась въ 1856 году всего 12-ю маяками. На всѣхъ этихъ маякахъ освѣщеніе значительно улучшено, а нѣкоторые изъ нихъ совершенно переосвѣщены по новой преломляющей системѣ. Но, кромѣ того, на этомъ пространствѣ залива устроено 5 новыхъ маячныхъ огней, изъ коихъ 2 плавучихъ. Число крушеній въ этой части залива, не считая финляндскихъ шхеръ, въ описываемый періодъ времени простиралось до 300, и морское министерство приняло мѣры къ освѣщенію тѣхъ пунктовъ, гдѣ крушенія были чаще.

Весьма важный Оденсхольмскій маякъ, находящійся

при самомъ входѣ въ Финскій заливъ, существовалъ уже прежде, а потому морское министерство ограничилось его переосвѣщеніемъ: на немъ вмѣсто отражательнаго аппарата поставленъ преломляющій 2 разряда. Для огражденія безопаснаго прохода на ревелскій рейдъ съ запада, между островомъ Наргеномъ и банками, лежащими къ югу, построены на мысѣ Суроопъ второй нижній маякъ, съ угловымъ освѣщеніемъ, створный съ верхнимъ, существующимъ съ 1788 года; самый же входъ на рейдъ наиболѣе обезпеченъ замѣною на нижнемъ Катеринентальскомъ маякѣ прежняго отражательнаго аппарата аппаратомъ преломляющимъ, 3 разряда.

Маяки Кокшхеръ, Экхольмъ и Родшхеръ, освѣщавшіе до 1856 года фарватеръ въ заливѣ отъ Ревеля до Гогланда, улучшены. Маякъ Кокшхеръ, съ котораго у насъ началось примѣненіе Френелевскаго освѣщенія въ 1858 году, и Экхольмъ получили аппараты 2 разряда, а Родшхеръ хотя и остался съ прежнимъ отражательнымъ аппаратомъ, но огонь его усиленъ увеличеніемъ числа лампъ и рефлекторовъ. Затѣмъ, лежащія здѣсь банки Ревельстейнская и Кальбодегрундская ограждены постановкою на нихъ въ 1858 году плавучихъ маяковъ, а островокъ Стеньшеръ—сооруженіемъ на немъ чугунаго маяка съ преломляющимъ аппаратомъ 3 разряда.

У Финляндскаго берега, въ западной части залива, входы въ шхеры освѣщаются по прежнему тремя маяками: Гангеудскимъ или Руссаръ, Поркалаудскимъ или



Реншеръ и Седершерскимъ, сооруженнымъ взамиъ Глосхольмскаго. Всѣ эти три маяка устроены и содержатся финляндскимъ вѣдомствомъ. Изъ нихъ Гангеудскій и Седершерскій получили за описываемый періодъ френелевское освѣщеніе, и кромѣ того въ Гангеудѣ устроены три входные огня. Плаваніе въ шхерахъ, по особенностямъ своимъ возможное лишь въ дневное время, требуетъ не маячныхъ огней, а хорошихъ предостерегательныхъ знаковъ, и ниже излагаются мѣры улучшенія, которыя приняты въ этомъ отношеніи.

Островъ Гогландъ, своимъ срединнымъ положеніемъ на пути судовъ въ Финскомъ заливѣ, далъ за описываемый періодъ 59 крушеній. Приглубые берега острова, его значительная высота, позволяющая видѣть его издалика, казалось бы должны облегчать благополучное близъ него плаваніе, но статистика крушеній показываетъ, что именно эти достоинства острова, т. е. приглубость береговъ и отсутствіе длинныхъ рифовъ у его оконечностей, служатъ напротивъ причиною крушенія судовъ. Объясняютъ это тѣмъ, что крутой, высокій берегъ обманываетъ глазомѣръ и допускаетъ быть неосторожнымъ, когда судно проходитъ мимо. Такое предположеніе имѣетъ большую вѣроятность, потому что изъ 59 случаевъ крушеній—15 произошли только отъ неосторожности при проходѣ судовъ у сѣвернаго гогландскаго рифа, и по объясненію шхиперовъ, имъ *казалось*, что они держали достаточно далеко, чтобы пройти рифъ, неимѣющій и ста сажень длины. При этомъ инны суда садились на мель всего въ 45

саженяхъ отъ маяка и въ ясную погоду. Изъ остальныхъ причинъ крушеній у острова Гогланда или вблизи его, наибольшее число случаевъ произошло отъ тумана.

Послѣдствіемъ всѣхъ этихъ крушеній была гибель 2-хъ паровыхъ и 36 парусныхъ и каботажныхъ судовъ; повреждено 17 судовъ и 7 отдѣлялись легкими поврежденіями или вовсе не пострадали.

На Гогландѣ, съ начала еще нынѣшняго столѣтія, было два маяка, оба въ сѣверной половинѣ острова, но южная оконечность острова не была освѣщена, и потому, въ 1861 году, когда движеніе судовъ здѣсь усилилось, морское министерство сочло необходимымъ поставить на южной оконечности деревянный маякъ, съ преломляющимъ аппаратомъ 3-го разряда, а прежніе маяки переосвѣтить по новой системѣ, давъ верхнему маяку аппаратъ 1-го разряда, а нижнему 4-го разряда. Близъ южнаго маяка установленъ туманный аппаратъ Гольмса съ двумя трубами, обращенными на востокъ и западъ, которыя своими рѣзкими звуками предостерегаютъ суда. На сѣверномъ нижнемъ маякѣ морскимъ министерствомъ учреждена спасательная лодка.

Восточная часть Финскаго залива, отъ Гогланда до входа въ Кронштадтъ, была освѣщена въ 1856 году четырьмя маяками:ommerскимъ, Сескарскимъ и входными въ Кронштадтъ: Толбухинымъ и плавающимъ Лондонскимъ. Всѣ они въ теченіи обозрѣваемаго періода перестроены вновь и переосвѣщены по новой системѣ, такъ: Сескарскій маякъ вмѣстѣ съ новой чу-



гунной башней получилъ аппаратъ 2-го разряда; Соммерскій и Толбухинъ выстроены заново и на нихъ поставлены аппараты 3-го разряда; Лондонскій же плавучій маякъ получилъ желѣзное судно и огонь улучшенъ постановкою лампъ лучшей системы въ френелевскихъ фонаряхъ. Вмѣстѣ съ улучшеніемъ старыхъ маяковъ сооружены въ этой части залива новые маяки: на островѣ Нерва, по образцу Сескарскаго, и на мысѣ Стирсудденъ каменный, также съ аппаратомъ 2-го разряда.

Съ постройкой Нервскаго маяка, случавшіяся ежегодно въ этой мѣстности крушенія судовъ почти прекратились, а Стирсудденскій маякъ обезпечилъ ночное плаваніе, какъ для входа въ узкую часть залива, — связавъ горизонтомъ своего огня горизонты огней Сескарскаго и Толбухина маяковъ, — такъ и для входа и выхода изъ шхеръ чрезъ Біаркэ-зундъ, въ чемъ давно чувствовалась настоящая потребность. Относительно крушеній въ этой восточной части Финскаго залива, Нарвская губа и рейдъ даютъ наибольшіе итоги, но причины несчастій заключаются здѣсь не въ недостаткѣ маячнаго освѣщенія, и находящійся въ Нарвѣ маякъ вполне удовлетворяетъ своему назначенію.

Нарвская губа и рейдъ имѣютъ совершенно открытое положеніе для господствующихъ въ заливѣ западныхъ вѣтровъ, а песчаный грунтъ, лежащій толстымъ, рыхлымъ слоемъ на днѣ, не держитъ якорей. За обзорѣваемый періодъ здѣсь было 111 крушеній судовъ, изъ коихъ 87 судовъ выброшено на берегъ, будучи сор-

ваны съ якорей или сдрейфованы и 8 судовъ выброшены, находясь подъ парусами. Изъ этихъ судовъ полное крушеніе потерпѣло 45%, затѣмъ значительно повреждены 33% и получили незначительныя поврежденія 16%. Изъ числа всѣхъ этихъ судовъ паровыхъ не было ни одного.

Для предупрежденія крушеній отъ дрейфованія и срыванія съ якорей, въ ближайшемъ будущемъ предполагается положить на рейдѣ мертвые якоря съ нѣсколькими цѣпями. Отъ морскаго министерства здѣсь учреждена спасательная лодка.

Въ 1857 году, для облегченія входа съ моря на большой кронштадтскій рейдъ, были построены на кронштадтской крѣпости два створныхъ маяка съ угловымъ освѣщеніемъ, соотвѣтствующимъ безопасной части фарватера. Эта безопасная часть рейда, во время крымской войны и въ послѣдующее время, значительно сѣзусилась, вслѣдствіе устройства ряжей и другихъ загражденій для лучшей обороны Кронштадта. Загражденія, составляя секретъ правительства, не показываются на морскихъ картахъ, служащихъ руководствомъ для плаванія судовъ, посѣщающихъ кронштадтскій портъ, и хотя мѣста ихъ обозначаются лоцманскими знаками, но, не взирая на то, были случаи, что коммерческія суда попадали на ряжи. Въ видахъ предотвращенія этого, въ 1863 году въ Кронштадтѣ, устроенъ лоцманскій цехъ. Учрежденіе такого цеха соотвѣтствовало ходатайству консуловъ и готовности шхиперовъ платить лоцманскій сборъ. По сдѣланному



исчисленію требовалась для первоначальнаго обзаведенія цеха ссуда отъ казны 15 т. рублей, которые съ процентами въ теченіи трехъ лѣтъ могли быть возвращены государственному казначейству изъ лоцманскихъ сборовъ. Министерство финансовъ изъявило согласіе на такую ссуду, и проектъ устава кронштадтскаго лоцманскаго цеха Высочайше утвержденъ въ августѣ 1864 года въ видѣ опыта на три года, а потомъ окончательно въ ноябрѣ 1873 года. Обязанность цеха состоитъ въ проводкѣ торговыхъ парусныхъ и паровыхъ судовъ всѣхъ націй отъ Толбухина маяка до кронштадтской гавани на большой, малый и восточный рейды, въ Петербургъ, до вѣхъ большого невскаго фарватера, смотря по желанію шхиперовъ, и въ выводѣ судовъ изъ Кронштадта за Толбухинъ маякъ. Лоцманскій цехъ состоитъ изъ 30 человѣкъ лоцмановъ, которые должны быть русскими подданными, и кромѣ того при цехѣ состоитъ 15 учениковъ. Коммерческія суда платятъ за проводку ихъ по расчету съ каждаго фута углубленія судна. Общество лоцмановъ отвѣчаетъ за всякій послѣдовавшій проводимому лоцманами судну отъ ихъ вины ущербъ или убытокъ.

Кронштадтскій цехъ, на пріобрѣтенной имъ землѣ на ораніенбаумскомъ берегу, устроилъ селеніе, въ которомъ имѣется школа для лоцманскихъ учениковъ.

На пространствѣ отъ Толбухина маяка до устья р. Большой Невы за описываемый періодъ потерпѣли крушеніе—262 судна, или среднимъ числомъ въ годъ

11 судовъ. Эти цифры не покажутся большими, если припомнить, что каждый годъ до 3,000 судовъ проходитъ невскій баръ, что большинство изъ нихъ принадлежитъ къ каботажнымъ и грузовымъ судамъ, для которыхъ волненіе, даже средняго размѣра, становится уже опаснымъ и судно, иногда перегруженное, тонетъ отъ волны даже на буксирѣ парохода. Такимъ образомъ отъ свѣжихъ вѣтровъ погибло и повреждено въ пути 66 или 25% всего числа судовъ потерпѣвшихъ крушеніе въ этой мѣстности.

Слѣдующій наибольшій процентъ крушеній даютъ столкновенія, а именно 8%. Объясняется этотъ высокій процентъ тѣсною кронштадтскихъ рейдовъ и узкостью большаго не夫скаго фарватера, а также экономическими расчетами шхиперовъ буксирныхъ пароходовъ, которые нерѣдко, платя штрафъ, водятъ на буксирѣ число судовъ болѣе положеннаго изданными правилами.

Остальныя причины падаютъ на пожары—6%, изъ коихъ было нѣсколько случаевъ самовозгоранія льна и угля, и на срываніе судовъ съ якорей во время свѣжихъ вѣтровъ.

Вообще число крушеній съ большими судами, на пространствѣ отъ Толбухина маяка до Петербурга, было весьма невелико сравнительно съ числомъ крушеній каботажныхъ судовъ. Такъ, число паровыхъ судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе, не превышало 40, число парусныхъ мореходныхъ—46, тогда какъ число каботажныхъ составляло 176. Мореходныя суда стра-



дали преимущественно отъ постановокъ на ряжи, заграждающіе кронштадтскіе рейды, отъ неосторожности во время лавировки въ вѣхахъ не夫скаго фарватера, отъ льда во время ранняго прихода ихъ въ Кронштадтъ или осенью между Петербургомъ и Кронштадтомъ, отъ пожаровъ и столкновений. Случаевъ гибели было—2 парохода и 172 парусныхъ и каботажныхъ судна.

Изъ приведеннаго перечня главнѣйшихъ причинъ крушеній судовъ на описываемомъ пространствѣ видно, что маячное освѣщеніе этой мѣстности не могло вліять на уменьшеніе несчастій съ судами. Но если за обозрѣваемый періодъ здѣсь не учреждено новыхъ маяковъ, то все гаванскіе огни, существовавшіе до 1855 года, улучшены согласно современнымъ требованіямъ; изъ нихъ огни на военномъ углу въ Кронштадтѣ, а также въ Петергофѣ прежде бывшіе простые фонари, замѣнены чугунными маяками съ преломляющими аппаратами 6-го разряда. Плавающие маяки: большаго не夫скаго фарватера и Елагинскій, кромѣ лампъ лучшаго устройства, получили взаменъ деревянныхъ желѣзные суда.

Чтобы предупредить или уменьшить гибель каботажныхъ судовъ, морское министерство нашло необходимымъ предложить министерству финансовъ новыя правила для размѣровъ нагрузки этихъ судовъ. На основаніи ихъ каботажныя суда могутъ нагружаться настолько, чтобы верхній край борта, не считая планшира, отстоялъ отъ воды не менѣе 5 четвертей

(вмѣсто прежнихъ 2 четвертей); кромѣ того, на каждомъ каботажномъ суднѣ обязательно имѣть буюкъ (деревянный поплавокъ) съ веревкою, на случай если судно затонетъ. Эти двѣ мѣры включены въ Высочайше утвержденныя въ 1870 году правила о судоходствѣ по с.-петербургскимъ водамъ и приняты къ руководству также въ Кронштадтѣ. Съ тѣхъ поръ случаи затопленія каботажныхъ судовъ въ этихъ мѣстностяхъ сдѣлались рѣже. Уменьшеніе случаевъ отъ столкновенія находится въ зависимости лишь отъ соблюденія существующихъ на этотъ предметъ правилъ. У насъ правила для предупрежденія столкновений судовъ въ морѣ составлены согласно англійскимъ и французскимъ, по приглашенію этихъ правительствъ, чему послѣдовали и остальные европейскія державы. Эти правила изданы морскимъ министерствомъ въ 1863 году, а въ настоящемъ 1880 году дополнены и изданы вновь, по соглашенію съ Великобританскимъ правительствомъ.

Въ Ботническомъ заливѣ и у Аландскихъ острововъ, финляндское маячное вѣдомство содержало въ 1855 году 4 маяка и одинъ гаванскій огонь. Въ теченіи описываемаго двадцатипятилѣтія развившаяся торговля въ этомъ заливѣ вызвала необходимость устроить еще шесть маяковъ, изъ коихъ одинъ плавучій.

Изъ прежнихъ маяковъ въ Ботническомъ заливѣ: Логшеръ—служилъ для входа въ аландскія шхеры отъ юго-запада; Утѣ, построенный на островѣ самомъ крайнемъ или мористомъ къ Балтійскому морю, имѣетъ



значеніе опознательнаго пункта для входа въ Ботническій заливъ и абосскія шхеры; Эншеръ—входный въ городъ Нюстадъ; Эккеръ-а — гаванскій огонь на западной окраинѣ аландскихъ шхеръ, облегчалъ сообщеніе почтовыхъ пароходовъ между Швеціею и Финляндіею.

По приведеніи въ порядокъ всѣхъ маяковъ послѣ войны, директоромъ финляндской лоцманской и маячной частей были представлены въ 1858 году соображенія о предполагаемыхъ постройкахъ новыхъ маяковъ въ Ботническомъ заливѣ, для освѣщенія входовъ въ аландскія шхеры и въ города Біарнеборгъ, Каскэ, Христинистадтъ, Брагестададтъ, Улеаборгъ, Гамле-Карлебу. Соображенія эти были одобрены, но до 1868 года въ Финляндіи не было открыто новыхъ маяковъ. Послѣ того открыты, на счетъ особо установленной въ Великомъ Княжествѣ чрезвычайной подати, слѣдующіе новые маяки и входные огни: Шельшеръ—при сѣверномъ входѣ въ южный Кваркенъ; Хельманъ—портовый огонь для почтовыхъ пароходовъ въ аландскихъ шхерахъ и затѣмъ по пути съ юга къ сѣверу: Біарнеборгскій или Себшеръ, Каскэ или Шельгрундъ, Сѣверный Кваркенскій или Норшеренъ, плавучій Кваркенскій, Улькокалла и Улеоборгскій.

Черноморскій бассейнъ, по характеру очертаній своихъ береговъ и по отсутствію мелей и острововъ въ срединѣ моря, представляетъ плаваніе болѣе легкимъ, нежели въ Балтійскомъ бассейнѣ, но жестокія бури, свирѣпствующія тамъ весною, осенью и зимою,

Маяки Чернаго  
и Азовскаго мо-  
рей.

особенно страшная бора со стужей и густою мглою, причиняетъ много крушеній въ сѣверныхъ частяхъ бассейна. Но всего больше эти бури причиняютъ несчастій судамъ, заставляя ихъ въ пути близъ береговъ или въ открытомъ морѣ; такъ, въ первомъ случаѣ изъ 1026 судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе за описываемый періодъ въ черноморскомъ бассейнѣ, 29% падаетъ на выброшенные на берегъ бурей и 18%—на крушенія судовъ отъ бурь въ открытомъ морѣ. Затѣмъ 13% сорваны съ якорей и брошены на берегъ и 1½% опрокинуто бурей. Другія причины несчастій съ судами здѣсь распадаются на мелкія числа; туманы, отъ которыхъ пострадало въ Балтійскомъ морѣ 17%, здѣсь дали всего 4½%; легкое плаваніе, при которомъ труднѣе сдѣлать ошибки въ счисленіи, ограничило число крушеній отъ этихъ ошибокъ цифрою 11. Такіе же небольшіе итоги даютъ и другія причины, какъ столкновенія — 15 случаевъ, неосторожность и небрежность—15, теченіе—9, ледь—29, пробой дна—30, ошибки въ вѣхахъ—21. Изъ общаго числа потерпѣвшихъ крушеніе судовъ погибло 581 или 56%, въ томъ числѣ паровыхъ 7 судовъ.

Въ 1856 году на всемъ протяженіи нашего черноморскаго побережья и въ Азовскомъ морѣ было только 14 маяковъ съ аппаратами отражательной системы. Число это въ минувшее двадцатипятилѣтіе значительно увеличилось. Первые маячные огни, встрѣчаемые нами, если разсматривать карту Чернаго моря по направленію съ запада къ востоку, находятся въ Одессѣ. Въ



1856 году тамъ имѣлся всего одинъ маякъ, служившій для подхода съ моря. Этотъ маякъ былъ изъ первыхъ въ Черномъ морѣ, на которомъ установили преломляющій аппаратъ 1-го разряда, а затѣмъ въ 1863 году, вслѣдствіе просьбъ шхиперовъ коммерческихъ судовъ, жаловавшихся на недостатокъ рейдовыхъ огней въ Одессѣ и на неудовлетворительность фонарей, поднимавшихся на мачтѣ, установленной на карантинномъ молѣ, поставленъ чугунный маякъ съ аппаратомъ 4-го разряда, устроенный такъ, что постоянный бѣлый огонь измѣняется каждую минуту красными и бѣлыми проблесками. Въ память бывшаго новороссійскаго генераль-губернатора князя Воронцова, представлявшаго прежде объ устройствѣ на этомъ мѣстѣ маяка, Высочайше разрѣшено назвать его Воронцовскимъ. Затѣмъ, быстро усилившаяся морская торговля Одессы заставила увеличить тамъ число портовыхъ огней, и въ 1867 году, при входѣ въ практическую гавань, на оконечности военного молла, сооруженъ чугунный маякъ, названный Ришельевскимъ, на которомъ установлено два аппарата, одинъ для указанія мѣста гавани, а другой, устроенный въ окнѣ маячной башни, служить для освѣщенія входа въ гавань посредствомъ сооруженнаго на другой сторонѣ входа, на потаповскомъ молѣ, *отражательнаго знака*; сила отраженнаго свѣта этого рефлектора равняется силѣ свѣта газоваго рожка. Такое устройство вполнѣ удовлетворяетъ цѣли входнаго въ гавань огня, освѣщая ворота гавани и пространство впереди на  $\frac{1}{2}$  мили.

Опыты, производившіеся въ Англіи въ 1862 году на Донженесскомъ маякѣ и во Франціи въ 1863 году на Гевскомъ маякѣ, рѣшили не только возможность, но и удобство примѣненія электрическаго свѣта на маякахъ, посредствомъ электро-магнитныхъ машинъ и френелевскихъ стеколъ, и притомъ доказали несравненное превосходство этого свѣта передъ маслянымъ. Съ живымъ интересомъ слѣдя за этими опытами и убѣдясь въ ихъ удовлетворительныхъ результатахъ, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ испросилъ въ концѣ 1864 года Высочайшее разрѣшеніе установить электрическій приборъ на Одесскомъ маякѣ.

Командированный за границу въ 1865 году, сначала во Францію, затѣмъ въ Англію, капитанъ-лейтенантъ Ильинъ собралъ свѣдѣнія о лучшемъ устройствѣ электро-магнитныхъ приборовъ и необходимыхъ для дѣйствія ими паровыхъ машинъ, такъ что въ 1866 году можно было съ увѣренностію за успѣхъ дѣла сдѣлать заказъ. Въ 1867 году къ френелевскому аппарату Одесскаго маяка былъ уже приспособленъ электрическій огонь. Для этого устроено было каменное зданіе для магнитно-электрическихъ и паровыхъ машинъ и для угольнаго склада, съ двумя подъ зданіемъ каменными систернами для воды, каждая вмѣстимостію до 5000 ведеръ; въ средней же залѣ машиннаго зданія установлены два небольшихъ десяти-сильныхъ локомобиля и мастерская съ токарнымъ и слесарнымъ станкомъ и со всеми принадлежностями, необходимыми для установки и исправленія машинъ.



Вдоль одной из стѣнъ устроенъ электрическій телеграфъ, приводимый въ дѣйствіе особою небольшою гальваническою батареею. Телеграфъ этотъ проведенъ въ маячный фонарь и въ комнаты смотрителя и маячныхъ служителей. Въ сосѣдней же съ машинной залой комнатѣ установлены двѣ магнито-электрическія машины, изъ которыхъ каждая состоитъ изъ 56-ти постоянныхъ магнитовъ и 96-ти индуктивныхъ бобинъ или катушекъ, расположенныхъ по окружностямъ шести круговъ, вращающихся между полюсами магнитовъ, установленныхъ въ семи вертикальныхъ плоскостяхъ вдоль реберъ восьмигранной призмы. Круги съ катушками, утвержденные на общей оси, дѣлаютъ до 280 оборотовъ въ минуту; для опредѣленія числа оборотовъ устроенъ механическій счетчикъ. Магниты, изъ которыхъ каждый поднимаетъ до 4 пудовъ, возбуждаютъ въ индуктивныхъ бобинахъ токи, которые посредствомъ изолированныхъ проволокъ проводятся къ электрической лампѣ или регулятору, установленному въ маячномъ аппаратѣ. Магнитная электрическая машина устроена такимъ образомъ, что помощью простаго привода можно сообщать обѣ машины. Это сдѣлано съ тою цѣлью, чтобы во время ясной погоды дѣйствовать одною машиною, а при мрачномъ состояніи атмосферы обѣими, причемъ напряженіе свѣта значительно увеличивается. Электрическія лампы или регуляторы, въ числѣ 4-хъ, изготовлены по системѣ Фуко. При дѣйствіи одною или двумя магнито-электрическими машинами, въ лампахъ

употребляютъ коксовые 4-хъ гранные угольки. Правильное электрическое освѣщеніе Одесскаго маяка открыто 14 мая 1868 года, и съ тѣхъ поръ продолжается постоянно, совершенствуясь въ составныхъ частяхъ прибора и машинъ. Въ случаяхъ неисправностей того и другаго, освѣщеніе замѣняется прежними лампами, но такія неисправности дѣлаются все рѣже и рѣже, благодаря совершенствованію приборовъ и привычкѣ къ обращенію съ ними прислуги.

По отзывамъ всѣхъ моряковъ, напряженіе свѣта электрическаго маяка несравненно больше Френелевскаго. Наблюденія же, произведенныя въ 1873 году съ 7 верстнаго разстоянія, показали, что на такомъ разстояніи отъ маяка можно было, въ ночное время, при помощи одного только электрическаго свѣта съ маяка читать полудоймовыя буквы. Затѣмъ, вообще замѣчено, что съ теченіемъ времени электрической свѣтъ нисколько не уменьшается, но, при прежней силѣ, дѣлается ровнѣе, т. е. спокойнѣе и цвѣтъ бѣлѣе, чему много помогаетъ особаго устройства регуляторъ. Хотя и доказано, что свѣтъ электрическаго маяка, при дѣйствіи заразъ двухъ электрическихъ машинъ, почти удваивается, такъ что въ темныя ночи, или при туманѣ, можно увеличивать силу маячнаго огня, но вслѣдствіе того, что при такомъ дѣйствіи разомъ двухъ машинъ можно одновременно повредить обѣ машины и остаться безъ освѣщенія, положено уже съ 1871 года не производить при туманахъ двойнаго освѣщенія маяка.



Возлагавшіяся такимъ образомъ надежды на то, что затраты, сдѣланныя для устройства электрическаго маяка, не пропадутъ даромъ и что улучшенный магнитный свѣтъ послужить на большую пользу мореплавателямъ, вполнѣ оправдались. Одесскій электрическій маякъ настолько удался, что даетъ полное право надѣяться на дальнѣйшее распространеніе электрическаго освѣщенія маяковъ въ нашихъ моряхъ и что подобно Френелевскому, дорогое въ началѣ, оно со временемъ будетъ стоить гораздо дешевле, чѣмъ теперь.

Вслѣдствіе открытія николаевского порта для иностранныхъ коммерческихъ судовъ, двухъ существовавшихъ при входѣ въ днѣпровскій лиманъ маяковъ: Тендровскаго и плавучаго Кинбурнскаго оказывалось уже вовсе недостаточнымъ; являлась необходимость, во первыхъ, обставить маячными створными огнями самый лиманъ, а затѣмъ и фарватеръ рѣки Бугъ. Съ этою цѣлью, въ теченіи обозрѣваемаго періода были сооружены слѣдующіе маяки и створные огни: Суворовскій маякъ близъ Очакова, въ видѣ домика, съ угловымъ освѣщеніемъ, ограждающій суда отъ опасной Кинбурнской косы и освѣщающій безопасное пространство фарватера. Съ устройствомъ этого маяка пріобрѣтались тѣ выгоды, что освѣщалось большее безопасное пространство для лавирующихъ судовъ и уничтожался безпокойный постъ Кинбурнскаго плавучаго маяка, который не разъ бѣдствовалъ на своемъ опасномъ пунктѣ и кромѣ того занималъ мѣсто на

неширокомъ фарватерѣ, причемъ подвергался наваливанію на него судовъ. На Суворовскомъ маякѣ установленъ отражательный аппаратъ изъ шести лампъ. Поставлены створные маяки Березанскіе и Аджиіольскіе, также съ отражательными аппаратами, всѣ четыре по 4 лампы каждый; затѣмъ для огражденія Аджиіольской косы—плавучій маякъ. Для плаванія по рѣкѣ Бугу сооружены маяки Волошскій съ двумя угловыми освѣщеніями и преломляющимъ аппаратомъ 4-го разряда, Дидова-хата съ двумя огнями и съ отражательными аппаратами, Николаевскій, въ городѣ Николаевѣ на Поповой балкѣ, желѣзный, съ преломляющимъ аппаратомъ 6-го разряда, а у Широкой балки, для обозначенія прохода у константиновской батареи, установлены два фонаря. По лѣвому берегу р. Бугъ, для ходовыхъ створовъ по фарватеру устроены, на оконечности косы Сиверса, створные огни съ аппаратами 6-го разряда и наконецъ Свято-троицкій желѣзный маякъ съ преломляющимъ аппаратомъ 3-го разряда. Днѣпровско-лиманскій маякъ, съ аппаратомъ также френелевскимъ 5-го разряда, заканчиваетъ вышеописанную систему освѣщенія днѣпровскаго лимана створными и угловыми огнями. Этотъ непрерывный направляющій маячный свѣтъ доводитъ судно, пришедшее съ моря на видъ Тендровскаго маяка, до самаго Николаева.

Тендровскій маякъ, существующій съ 1827 года, переосвѣщенъ по новой системѣ и получилъ аппаратъ 2-го разряда, огонь котораго является въ видѣ силь-



ныхъ проблесковъ. Длинная тендровская коса, на которой сооруженъ этотъ маякъ, подвергаясь постоянно дѣйствию волнъ, настолько наконецъ была смыта, что грозила маяку паденіемъ. Въ 1871 году отъ края берега до маяка оставалось уже не болѣе 4 сажень. Лучшие наши инженеры не находили другаго выхода изъ столь затруднительнаго положенія, какъ перенесеніе маяка на другое мѣсто, на что требовалось до 150,000 рублей. Уже сдѣланы были распоряженія приступить къ работамъ, какъ одинъ изъ молодыхъ и талантливыхъ инженеровъ, капитанъ (нынѣ полковникъ) Самойловъ, предложилъ проектъ укрѣпленія самаго берега, вмѣсто переноски маяка на другое мѣсто. Проектъ этотъ оказался удобнымъ и уже приведенъ въ исполненіе. Вся издержка ограничилась 25,000 руб. Сдѣланный каменный брекватеръ оказался на столько прочнымъ, что бывшія въ 1875 и въ 1876 годахъ бури причинили укрѣпленію лишь самое незначительное поврежденіе, которое и было скоро исправлено.

Къ облегченію плаванія по лиману и р. Бугу послужило также учрежденіе въ Николаевѣ въ 1868 году особаго цеха коронныхъ лоцмановъ, съ цѣлію проводки паровыхъ и парусныхъ коммерческихъ судовъ всѣхъ націй отъ меридіана Суворовскаго маяка въ Очаковъ, къ Глубокой пристани и въ Николаевъ и для вывода судовъ отъ этихъ мѣстъ за Суворовскій маякъ. Цехъ, состоящій обыкновенно изъ 15 лоцмановъ, находится по всѣмъ предметамъ въ вѣдѣніи глав-

наго командира черноморскаго флота и портовъ и въ него принимаются только русскіе подданные всѣхъ вѣроисповѣданій, преимущественно изъ мѣстныхъ жителей или служившіе во флотѣ. Общество лоцмановъ отвѣчаетъ за всякій послѣдовавшій проводимому лоцманами судну отъ ихъ вины ущербъ или убытокъ.

На восточномъ и южномъ берегахъ Крыма всѣ существовавшіе прежде маяки, какъ то: Тарханкутскій, Херсонесскій и Айтодорскій близъ Ялты, получили френелевское освѣщеніе съ аппаратами 1-го разряда, а послѣдній изъ нихъ—Айтодорскій, въ виду важнаго значенія его для мореплавателей, которымъ онъ опредѣляетъ положеніе южнаго берега Крыма, выстроены вновь, и его освѣтительный приборъ и фонарь заключаютъ въ себѣ всѣ послѣднія усовершенствованія. Также капитально исправленъ и Херсонесскій маякъ, у котораго бурей въ 1861 году былъ разрушенъ брекватеръ.

Входные на севастопольскій рейдъ створные Инкерманскіе маяки, разрушенные во время крымской войны, выстроены заново.

Вновь устроенными маячными огнями являются здѣсь: Евпаторійскій маякъ, съ желѣзной башней и преломляющимъ аппаратомъ 4-го разряда и портовый Ялтинскій—временной, деревянный, съ аппаратомъ 6-го разряда.

На восточномъ берегу Чернаго моря, составляющемъ до 500 миль протяженія, въ 1856 году не было ни одного маячнаго огня; за обозрѣваемый періодъ тамъ



освѣщены входы въ наиболѣе важные и наиболѣе посѣщаемые судами порта; такъ, при входѣ въ новоросійскую бухту сооружены маяки Добскій и Пенайскій, оба каменные съ преломляющими аппаратами, на первомъ 1-го разряда, на второмъ 3-го разряда; затѣмъ для облегченія входа въ Туапсе, до сооруженія настоящаго маяка, поставленъ временной, деревянный, съ отражательнымъ аппаратомъ,—Кадошскій. Въ Сухумѣ и въ Потіи построены—въ первомъ желѣзный, во второмъ чугунный маяки, оба на винтовыхъ сваяхъ, и на обоихъ поставлены преломляющіе аппараты 2-го разряда; на Потійскомъ маякѣ, окруженномъ низменной и болотистою почвою, способствующею частому появленію пасмурности, маячный аппаратъ производитъ яркое блистаніе попеременно бѣлаго и краснаго цвѣта; эти блистанія даютъ напряженіе огню гораздо большее, нежели постоянный огонь.

Сухумскій маякъ разоренъ турками въ минувшую войну и его исправленіе потребовало не мало труда. Вместе съ пріобрѣтеніемъ Батума отъ Турціи, былъ переданъ намъ и находившійся тамъ портовый маякъ, состоящій изъ чугуннаго канделябра въ видѣ колонны, на которой поднимаются два преломляющіе аппарата 4-го разряда. Этотъ маякъ также пришлось привести въ порядокъ.

Въ Керченскомъ проливѣ за обозрѣваемый періодъ было всего 114 случаевъ крушеній судовъ, изъ которыхъ 30 произошло отъ неосторожности и ошибки въ вѣхахъ, причемъ на Акбурунскій рифъ

садилося 16 судовъ. Эти большіе итоги показываютъ трудности плаванія по проливу. Затѣмъ продолжительные и жестокіе сѣверо-восточные и юго-западные вѣтра, дующіе вдоль пролива, дали 27 крушеній, изъ нихъ 25 произошли во время плаванія. Но при всемъ томъ Керченскій проливъ нельзя считать особенно опасною мѣстностію, такъ какъ изъ числа бывшихъ тамъ крушеній, оказываются гибельными лишь 35%.

Особенное оживленіе иностранной торговли съ портами Азовскаго моря, послѣ крымской войны, выразившееся въ потребности ночнаго плаванія по Керченскому проливу, заставило морское министерство обратить особенное вниманіе на маячное освѣщеніе. Тамъ было до описываемаго періода всего два маяка: Таклинскій, освѣщавшій южный входъ въ проливъ, и Еникальскій—сѣверный входъ или иначе выходъ въ Азовское море.

Давно сознаваемое неудобство положенія Таклинскаго маяка, поставленнаго слишкомъ далеко отъ опасностей, входившихъ въ горизонтъ его освѣщенія, и ветхое состояніе маячной башни послужило причинами постройки взамѣнъ его, на мысѣ Кызъ-Ауль, ближе къ выходу въ Черное море, другаго маяка; башня же упраздненнаго Таклинскаго маяка оставлена какъ отличный дневной знакъ на берегу. Бѣлый огонь Кызъ-аульскаго маяка, производимый преломляющимъ аппаратомъ 1-го разряда, ограниченъ къ сторонамъ опасностей, т. е. къ востоку и западу зеленымъ свѣтомъ. Слѣдующіе четыре маяка: Камышъ-



бурунскіе, восточный и западный—створные, деревянные, временные; Павловскій — каменный съ двумя огнями и аппаратами 3-го разряда, расположенными вертикально; и Керченскій—желѣзный съ аппаратомъ 4-го разряда. Всѣ они представляютъ систему створныхъ и угловыхъ огней для плаванія по проливу, подобную той, какая была описана выше при перечисленіи маяковъ днѣпровскаго лимана и рѣки Буга. Въ помощь этимъ маякамъ служить, поставленный также въ описываемый періодъ, плавучій маякъ у Тузлинской косы. Нельзя не упомянуть здѣсь о замѣчательной работѣ, произведенной надъ Керченскимъ маякомъ. Онъ сооруженъ изъ желѣза въ 1863 году въ городѣ Керчи, на самомъ берегу. Въ слѣдующемъ году около него городъ выстроилъ набережную, отчего вся мостовая возвысилась на 2 фута и маякъ очутился въ ямѣ. При первой же бурѣ, основаніе маяка было затоплено, почему явилась необходимость приподнять маякъ на  $2\frac{1}{2}$  фута. Работа эта была выполнена не прекращая освѣщенія маяка. Приподнятая домкратами, маячная башня была отдѣлена отъ свай, и на стелюгахъ, посредствомъ домкратовъ же, сдвинута со своего мѣста; желѣзныя сваи, служившія основаніемъ башни, вынуты, а на мѣсто ихъ подведенъ фундаментъ съ желѣзными штоками, подобными сваямъ. Затѣмъ прежнимъ способомъ башня была поставлена на мѣсто и укрѣплена.

Наконецъ старый Еникальскій маякъ, по важности его назначенія, указывающаго входъ изъ Азовскаго моря въ Керченскій проливъ, получилъ взамѣнъ быв-

шаго на немъ отражательнаго аппарата—преломляющій 1-го разряда.

Въ Азовскомъ морѣ, въ которомъ плаваніе, особенно каботажное, вслѣдствіе постояннаго развитія морской торговли, быстро увеличивается, произошло за отчетный періодъ 373 крушенія или по 16,2 среднимъ числомъ въ годъ. Такое большое число крушеній объясняется во первыхъ перевѣсомъ здѣсь каботажнаго плаванія передъ морскимъ и затѣмъ особенностями береговъ Азовскаго моря, богатаго длинными отмелями или косами, выдающимися въ море. На эти косы буря выбрасываетъ суда, на нихъ же садится много судовъ отъ невѣрно взятаго курса или онѣ сами выбрасываются вслѣдствіе течи. Стоящія на якорѣ на этихъ косахъ каботажныя суда также подвергаются крушенію, когда засвѣжѣвшій вѣтеръ разведетъ большую волну и начинаетъ бить судно о грунтъ. Такія причины вмѣстѣ даютъ 165 случаевъ или около 44% всѣхъ крушеній; крушенія же въ морѣ даютъ 86 случаевъ или 23%, изъ коихъ наибольшую половину составляютъ суда каботажныя.

Наибольшее число крушеній группируется: на бердянской косѣ — 66, на таганрогскомъ рейдѣ—59, на бѣлосарайской косѣ — 36, въ гирлахъ Дона — 25 и около Маріуполя—23. Изъ всего числа 373 крушеній въ Азовскомъ морѣ, оказываются гибельными 234 или 62%, изъ нихъ  $\frac{3}{5}$  каботажныхъ.

Неудовлетворительность освѣщенія маяками Азовскаго моря, гдѣ какъ и прежде дѣйствуютъ 2 берего-



выхъ и два плавучихъ маяка, при распространеніи тамъ судоходства, особенно плохое освѣщеніе входа къ Бердянску и Таганрогу, вынудило приступить къ постройкѣ тамъ новыхъ маяковъ, вмѣсто прежнихъ, уже мало отвѣчавшихъ своему назначенію.

При этомъ, особенныя условія плаванія въ изви-  
стыхъ фарватерахъ въ таганрогскомъ заливѣ, требо-  
вавшія для хорошаго освѣщенія постановки нѣсколь-  
кихъ маяковъ, навело на мысль устроить въ Таганрогѣ  
электрическій маякъ, съ аппаратомъ, дающимъ нѣ-  
сколько цвѣтныхъ, угловыхъ огней. Въ Бердянскѣ  
предполагается устроить также электрическій маякъ,  
съ цѣлію облегчить плаваніе изъ Керченскаго про-  
лива въ этотъ портъ. Для входа же ночью на рейдъ,  
за брекватеръ, будетъ устроенъ портовый маякъ съ  
угловымъ огнемъ для огражденія бердянского бреква-  
тера и отмели бердянской косы.

Важное промышленное значеніе, полученное мѣ-  
стечкомъ Геническъ съ тѣхъ поръ, какъ оно соеди-  
нено желѣзною дорогою съ лозово-севастопольскою  
линіею, доставленіемъ чрезъ него грузовъ, преиму-  
щественно антрацита изъ Таганрога и Ростова въ  
Херсонъ, Одессу и Николаевъ, увеличило съ прош-  
лой войны движеніе здѣсь судовъ, а потому понадоби-  
лось оградить входъ къ геническому рейду двумя мая-  
ками, однимъ, поставленнымъ на Бирючемъ полу-  
островѣ и другимъ портовымъ, въ самомъ мѣстечкѣ.

Все эти маяки, кромѣ Бердянскаго электрическаго,  
уже начали строиться; для нихъ заказаны освѣти-

тельные аппараты и въ ближайшемъ будущемъ они откроютъ освѣщеніе.

Маяки Бѣлаго  
моря.

Нигдѣ итоги крушеній не выражаютъ такъ хорошо характера моря, какъ въ Бѣломъ морѣ и въ Сѣверномъ океанѣ, странѣ льдовъ и тумановъ. Изъ 276 случаевъ крушеній — 95 или почти 35% произошло отъ льда и эту цифру слѣдуетъ считать ниже дѣйствительной. Бури на сѣверѣ, какъ и вездѣ въ другихъ моряхъ, даютъ также самый высокій процентъ крушеній; такъ извѣстны 38 случаевъ выбрасыванія на берегъ, 43—бѣдствія въ морѣ, 19 судовъ сорвало съ якорей, 15 — опрокинуло, всего 115 крушеній отъ бури или 41% всѣхъ крушеній; туманъ далъ 18 случаевъ или 6½%.

Изъ общаго числа 276 крушеній, окончилось гибелью судовъ 208 или 75%, болѣе высокій процентъ чѣмъ въ какомъ либо другомъ изъ нашихъ морей. Въ Бѣломъ морѣ мало такихъ опасныхъ пунктовъ, гдѣ бы сосредоточивались крушенія массами, какъ въ другихъ моряхъ, исключая устья р. Сѣверной Двины, гдѣ за отчетный періодъ произошло 42 крушенія; остальные распредѣляются по всему западному берегу, начиная отъ норвежской границы. Такъ, по берегу Сѣвернаго океана до Святаго Носа извѣстно 38 случаевъ крушеній; по терскому берегу Бѣлаго моря 165, изъ нихъ группируются у мыса Орлова 14, у Сосновца 14, между Орловымъ и Сосновцемъ 13, отъ башни Пулонга до р. Поной—47, въ Печорскомъ заливѣ —7. Въ открытомъ морѣ извѣстенъ 41 случай крушеній.



Въ 1855 году въ Бѣломъ морѣ существовало четыре маяка. Изъ нихъ въ сѣверной части моря два: Орловскій — на западномъ берегу и Моржовець — на островѣ, лежащемъ къ югу отъ мелей, называемыхъ Сѣверными кошками. Другіе два находились: Модъюгскій передъ баромъ устья рѣки Сѣверной Двины и Жижгинскій на островѣ, при входѣ изъ бѣломорскаго бассейна въ Онежскій заливъ. Изъ числа этихъ маяковъ, Моржовскій въ 1871 году былъ перенесенъ на другое мѣсто по случаю обваловъ и подмыва берега. Въ 1841 году маякъ этотъ находился отъ края берега въ 270 саж., а въ 1868 году былъ уже только въ 66 саженихъ.

Средства, поглощаемыя на освѣщеніе болѣе важныхъ въ торговомъ отношеніи морей, Балтійскаго и Чернаго, не позволяли приступить къ постройкѣ въ Бѣломъ морѣ маяковъ вскорѣ послѣ крымской войны, и потому, назначенные къ постройкѣ еще по штату 1843 года маяки Сосновскій и Святоносскій могли быть поставлены только въ 1863 году. Въ видахъ сокращенія расходовъ маяки эти выстроены деревянные, съ отражательными аппаратами; при этомъ для предупрежденія судовъ, обыкновенно приходящихъ на видъ Святоносскаго маяка по пути въ Бѣлое море, на этомъ маякѣ поставленъ паровой ревунъ «Сирена», такъ какъ были случаи крушеній у Святоносскаго мыса во время тумановъ.

Одновременно съ постройкою этихъ маяковъ, воспользовавшись вновь сооруженною церковью на Со-

ловецкомъ островѣ, былъ устроенъ маячный огонь надъ куполомъ этой церкви. Этотъ новый огонь значительно облегчилъ плаваніе судовъ при входѣ въ Онежскій заливъ. Въ этомъ же послѣднемъ заливѣ, для облегченія судамъ входа ночью въ кемскія шхеры и къ посаду Сумѣ, а главное для доставленія имъ возможности укрываться въ ночное время за островомъ Большимъ Жужмеемъ, въ 1871 году построенъ Жужмуйскій маякъ.

Въ 1878 году окончень постройкою маякъ на Зимнихъ горахъ, при входѣ изъ сѣверной части Бѣлаго моря въ Двинскій заливъ; на немъ установленъ Френелевскій аппаратъ. Постройка этого маяка, возвышающагося на 300 футъ отъ поверхности моря, сопряжена была съ значительными трудностями. Для устраненія крушеній передъ баромъ рѣки Сѣверной Двины, чтобы дать возможность судамъ входить въ рѣку ночью, а не оставаться на открытомъ мѣстѣ и такимъ образомъ не подвергаться опасности быть выкинутыми на берегъ, морское министерство обратило въ маяки Модъюгскія башни створа, ведущаго чрезъ баръ, и теперь судно, пришедшее съ моря, во всякое время можетъ смѣло входить въ рѣку. На обоихъ башняхъ установлены аппараты: на юго-восточной башнѣ отражательно-преломляющій 4-го разряда, а на сѣверо-западной—преломляющій 6-го разряда.

Вмѣсто предполагавшейся въ 1879 году постройки плавучаго маяка у орловскихъ мелей, въ сѣверной части Бѣлаго моря, рѣшена, по ходатайству архан-



гельскаго купечества, постройка Двинскаго плавучаго маяка, который во время навигаціи будетъ ставиться передъ баромъ р. Сѣверной Двины, а находящіеся на немъ лоцмана будутъ встрѣчать идущія въ Архангельскъ суда, во всякую погоду, между тѣмъ какъ теперь, въ крѣпкій вѣтеръ, лоцмана не могутъ выѣзжать съ Модъюгскаго маяка. Такое измѣненіе программы относительно постановки плавучаго маяка у орловскихъ мелей можно было допустить тѣмъ болѣе, что обществомъ поданія помощи при кораблекрушеніяхъ у этихъ мелей учреждено крейсерство спасательнаго бота.

Цехъ архангельскихъ лоцмановъ — старѣйшій изъ всѣхъ у насъ существующихъ; основаніе его относится къ 1690 году. Лоцмана живутъ въ своихъ деревняхъ по островамъ Березоваго рукава рѣки Сѣверной Двины и пользуются нѣкоторыми преимуществами противу крестьянъ. Обязанности ихъ состоятъ: въ производствѣ, ежегодно, по вскрытіи Сѣверной Двины, промѣровъ ея баровъ, фарватеровъ и отмелей, въ огражденіи опасностей баканами и вѣхами, начиная отъ баровъ до г. Архангельска, и въ проводкѣ судовъ съ моря до порта и обратно.

До 1864 года, плата за проводъ судовъ съ моря къ архангельскому порту и выводъ ихъ изъ него въ море, взималась въ пользу лоцмановъ съ каждаго коммерческаго судна, безъ различія его углубленія и водозмѣщенія, по 21 руб. 30 коп. Но какъ эта плата для владѣльцевъ мелкихъ судовъ казалась обремени-

тельною, то по взаимному добровольному согласію торгующаго при архангельскомъ портѣ купечества и лоцмановъ, высшимъ морскимъ начальствомъ опредѣлена, съ навигаціи того года, въ пользу архангельскихъ лоцмановъ плата съ коммерческихъ судовъ, основанная на количествѣ футовъ углубленія судна и разстояніи до мѣстности куда судно проводится.

Малыи Каспій-  
скаго моря.

Каботажное плаваніе въ Каспійскомъ морѣ составляетъ почти  $\frac{9}{10}$  всего плаванія и вотъ причина почему изъ 298 судовъ потерпѣвшихъ тамъ крушеніе, бури дали 82%. Всѣ эти косовыя или по мѣстному выраженію кусовыя лодки, перевозящія товары по всѣмъ портамъ Каспійскаго моря, далеко не имѣютъ тѣхъ мореходныхъ качествъ, какихъ требуетъ безпкойная каспійская волна и иногда очень крѣпкіе юго-восточные и юго-западные вѣтра. Направленіе этихъ господствующихъ вѣтровъ самое невыгодное для судоходства, потому что послѣднее сосредоточивается у подвѣтреннаго западнаго берега моря. Такъ какъ лоцмана и управляющіе на судахъ руководствуются только наглядностію въ плаваніи, а не научными приѣмами и средствами, то стараются держаться ближе къ берегу; здѣсь ихъ застаеъ буря, толчея-волна не даетъ управиться съ судномъ, несетъ его на берегъ, гдѣ оно часто и разбивается. Улучшеніе судовъ, приспособленіемъ ихъ типа къ условіямъ морскаго плаванія, и распространеніе навигаціонныхъ знаній между лоцманами, чему положено начало чрезъ устройство мореходныхъ классовъ въ Астрахани, безъ сомнѣнія,



наиболѣе дѣйствительныя средства къ уменьшенію кораблекрушеній въ Каспійскомъ морѣ, но не менѣе того и улучшеніе освѣщенія имѣло уже благотѣльные послѣдствія. Съ замиреніемъ Кавказа, торговое мореплаваніе въ Каспійскомъ морѣ значительно увеличилось и за послѣднія десять лѣтъ оно почти удвоилось; такъ, въ 1869 году число входившихъ въ порта судовъ было 4,700, а въ 1878 оно дошло до 9,200. Поэтому надо было бы ожидать еще большаго увеличенія крушеній; но этого не замѣтно. Напротивъ, въ первое изъ двухъ послѣднихъ пятилѣтій, съ 1869 по 1873 годъ одно крушеніе приходилось на 373 плавающихъ судна, а за пятилѣтіе съ 1874 по 1878 годъ—одно крушеніе приходится на 464 плавающихъ судна.

Маячное освѣщеніе Каспійскаго моря ограничивалось въ 1855 году тремя огнями: въ городахъ Петровскѣ и Дербентѣ были береговые маяки, и плавучій маякъ ставился у мели «Чистый банокъ», въ сѣверной части моря, близъ устья Волги.

Новыя постройки маяковъ начались съ сооруженія въ 1860 году, Апшеронскаго маяка, который снабженъ двумя преломляющими аппаратами 1-го и 3-го разрядовъ съ угловымъ освѣщеніемъ. Постановка перворазряднаго аппарата на этомъ маякѣ мотивировалась важнымъ его положеніемъ въ мѣстности, гдѣ происходитъ наибольшее движеніе судовъ, идущихъ изъ сѣверной части моря въ Баку и въ персидскіе порты, и гдѣ, въ виду самаго маяка, въ Апшеронскомъ проливѣ, много судовъ укры-

вается отъ крѣпкихъ вѣтровъ. Устроенные на маякѣ два огня не только показываютъ мореплавателю издалика мѣсто пролива, но и вводятъ его, среди опасностей, на якорное мѣсто.

Съ цѣлю же облегченія плаванія на главномъ пути судовъ, въ 1863 году сооруженъ маякъ на островѣ Чечнѣ, при входѣ въ Аграханскій заливъ.

Увеличившееся населеніе около форта Александровскаго, вслѣдствіе развитія торговыхъ сношеній въ этомъ пунктѣ съ киргизами, и распространеніе здѣсь рыбныхъ промысловъ значительно увеличило приходъ судовъ въ Тюбъ-Караганскій заливъ, почему входъ въ него признано было необходимымъ обезпечить двумя маяками. Изъ нихъ главный или верхній выстроенъ въ 1863 году и служить для подхода съ моря къ заливу, другой огонь въ 1864 году помѣщенъ на башнѣ Александровскаго форта. Въ 1870 году эти два маяка были раззорены киргизами, во время ихъ нападенія на село Никольское, причемъ хищники увезли съ собою всѣ металлическія вещи, оставивъ лишь остовы фонарей. Задержка въ возобновленіи обоихъ маяковъ, происходившая отъ финансовыхъ затрудненій, прекратилась съ полученіемъ маячнаго сверхсмытнаго ассигнованія, и въ 1875 году оба маяка были приведены въ порядокъ и освѣщены.

Плавучій маякъ при входѣ въ Астрабадскій заливъ поставленъ въ 1866 году. Принятые отъ кавказскаго вѣдомства въ морское, маяки въ Дербентѣ и Петровскѣ, по осмотрѣ ихъ башенъ, на которыхъ они были



устроены, оказались по ветхости неудобными для передѣлокъ, почему пришлось выстроить новыя маячныя башни на другихъ мѣстахъ. Эти маяки снабжены френелевскими аппаратами и открыты въ 1866 году. Входъ въ Ленкорань получилъ маячное освѣщеніе въ 1869 году, для чего была приспособлена подъ аппаратъ оборонительная башня въ городѣ. Затѣмъ, съ занятіемъ Красноводскаго залива нашими войсками и съ устройствомъ тамъ укрѣпленнаго лагеря, морское сообщеніе съ Красноводскомъ участилось, почему явилась необходимость обезпечить входъ ночью въ заливъ маякомъ; для этого въ 1873 году поставленъ плавучій маякъ въ самомъ входѣ въ заливъ.

Выходъ изъ устьевъ р. Волги въ море освѣщался съ 1856 года гаванскими огнями на островахъ Бирючья Коса и на Четырехъ-Бугорномъ. Первый огонь прекратилъ свое освѣщеніе въ 1859 году, когда, во время бури и прибылой воды на 14 футъ, унесло волнами будку съ фонаремъ; затѣмъ огонь этотъ не возобновлялся за трудностью входить ночью въ рѣку. Огонь на Четырехъ-Бугорномъ островѣ, по ветхости башни, не зажигался съ 1865 года; постройку же вновь этого маяка, важнаго для судовъ, идущихъ съ моря въ Астрахань, за сокращеніемъ смѣтъ, приходилось отлагать и только въ 1876 году выстроены здѣсь хорошій маякъ съ френелевскимъ огнемъ.

Наконецъ, въ 1879 году, на островѣ Жиломъ, лежащемъ близъ Апшеронскаго полуострова, для облегче-

нія судамъ входа въ Баку съ сѣвера и для огражденія отъ опасныхъ камней, называемыхъ нефтяными, построенъ маякъ съ френелевскимъ аппаратомъ.

Все береговые маяки Каспійскаго моря имѣютъ френелевское освѣщеніе и выстроены изъ камня. Хотя ремонтровка ихъ производилась ежегодно, на сколько доставало средствъ, но климатическія вліянія, особенно періодъ дождей, продолжающійся въ средней части моря съ сентября по май, дѣйствуютъ разрушительно на зданія; поэтому въ 1879 году произведенъ тщательный осмотръ всѣхъ маяковъ и маячныхъ службъ и составленъ планъ для капитальнаго ихъ исправленія.

Маяки Восточнаго океана.

До присоединенія амурскаго края къ Имперіи, на нашихъ восточныхъ морскихъ окраинахъ былъ всего одинъ маякъ въ Петропавловскѣ, въ Авачинской губѣ. Въ 1861 году, съ устройствомъ николаевскаго порта, былъ поставленъ на константиновской батарее портывой маякъ, и построенъ маякъ на мысѣ Клостеръ-Кампъ, въ заливѣ Де-Кастри. Оба маяка были снабжены отражательными аппаратами, изготовленными въ Ревелѣ и высланными оттуда на коммерческихъ судахъ. Для освѣщенія входа въ портъ Дуэ, на островѣ Сахалинѣ, гдѣ началась разработка каменнаго угля и куда часто заходятъ наши военныя суда, выстроенъ въ 1863 году деревянный маякъ. Впослѣдствіи, съ упраздненіемъ николаевскаго порта, Константиновскій маякъ снятъ.

По мѣрѣ развитія судоходства у вновь пріобрѣтен-



ныхъ береговъ Приамурскаго края, все болѣе и болѣе настоятельно высказывалась потребность въ устройствѣ маяковъ въ Сахалинскомъ проливѣ и Японскомъ морѣ; но, къ сожалѣнію, причины, задерживавшія развитіе маячнаго дѣла въ нашихъ европейскихъ моряхъ, отражались и на берегахъ Восточнаго океана. Даже начавшаяся въ 1864 году постройка Скрыплеваго маяка, для входа во Владивостокъ, была пріостановлена за неимѣніемъ денежныхъ средствъ; она окончена только въ 1876 году, уже по перенесеніи изъ Николаевска портового управленія во Владивостокъ.

Въ настоящее время оканчивается сооруженіе маяка на островѣ Аскольдъ; маякъ этотъ будетъ освѣщать входъ въ заливъ Петра Великаго изъ Японскаго моря.

Такимъ образомъ, въ рассматриваемый періодъ времени на берегахъ Восточнаго океана построено 4 новыхъ маяка.

Что касается до Петропавловскаго маяка, то съ упраздненіемъ порта въ Петропавловскѣ онъ былъ порученъ надзору мѣстнаго исправника, и изъ Николаевска, а потомъ изъ Владивостока ежегодно туда отправляются на военномъ или коммерческомъ суднѣ освѣтительные матеріалы и годовое содержаніе для прислуги, а также вознагражденіе исправнику за наблюденіе по исправному освѣщенію маяка и заботы по содержанію прислуги. Въ 1878 году отправлены матеріалы и деньги для ремонта маяка, чтобы онъ могъ прослужить еще нѣсколько лѣтъ. Будущность Петропавловскаго маяка еще не вполне опредѣлилась;

предполагается или привести его въ такое состояніе, въ какомъ находятся у насъ всѣ маяки, или предложить заботу о немъ китобойной компаніи, за известную годовую плату отъ казны, такъ какъ въ Петропавловскѣ ежегодно заходитъ всего одно наше военное судно, остальные же въ числѣ 4—5 судовъ иностранныя, китобойныя.

Сравнительныя  
числовыя данныя  
о маякахъ.

Въ слѣдующихъ таблицахъ представляются итоги маячныхъ огней, существовавшихъ въ 1855 году въ нашихъ моряхъ и освѣщающихъ эти моря въ 1880 году, съ показаніемъ отношенія числа маяковъ къ протяженію береговой линіи.

Въ Финскомъ заливѣ.

|                          | Число маяковъ. |               |
|--------------------------|----------------|---------------|
|                          | въ 1855 году.  | въ 1880 году. |
| Береговыхъ маяковъ . . . | 18             | 29            |
| Плавучихъ маяковъ. . . . | 3              | 5             |
| Гаванскихъ огней . . . . | 8              | 18            |
| Итого                    | 29             | 52            |

Въ Рижскомъ заливѣ и Моонзундѣ.

|                           |   |   |
|---------------------------|---|---|
| Береговыхъ маяковъ. . . . | 4 | 7 |
|---------------------------|---|---|

Въ Балтійскомъ морѣ.

|                            |   |    |
|----------------------------|---|----|
| Береговыхъ маяковъ . . . . | 6 | 10 |
| Портовыхъ огней . . . .    | » | 2  |
| Итого .                    | 6 | 12 |



Въ Ботническомъ заливѣ.

|                          |   |    |
|--------------------------|---|----|
| Береговыхъ маяковъ . . . | 3 | 7  |
| Плавучихъ маяковъ . . .  | » | 1  |
| Гаванскихъ огней . . .   | » | 3  |
| Итого .                  | 3 | 11 |

Въ Черномъ морѣ.

|                          |    |    |
|--------------------------|----|----|
| Береговыхъ маяковъ . . . | 8  | 30 |
| Плавучихъ маяковъ . . .  | 1  | 1  |
| Гаванскихъ огней . . .   | 1  | 9  |
| Итого .                  | 10 | 40 |

Въ Азовскомъ морѣ и Керченскомъ проливѣ.

|                          |   |        |
|--------------------------|---|--------|
| Береговыхъ маяковъ . . . | 3 | 11 (*) |
| Плавучихъ маяковъ . . .  | 2 | 3      |
| Гаванскихъ огней . . .   | » | 2      |
| Итого .                  | 5 | 16     |

Въ Каспійскомъ морѣ.

|                          |   |    |
|--------------------------|---|----|
| Береговыхъ маяковъ . . . | 2 | 10 |
| Плавучихъ маяковъ . . .  | 1 | 3  |
| Итого .                  | 3 | 13 |

(\*) Въ этомъ числѣ 4 маяка: Татаирогскій, Бердянскій портовый, Геническій и Вирючій выстроены, но не освѣщены.

Въ Бѣломъ морѣ.

|                          |   |    |
|--------------------------|---|----|
| Береговыхъ маяковъ . . . | 4 | 11 |
|--------------------------|---|----|

Въ Восточномъ океанѣ.

|                          |    |     |
|--------------------------|----|-----|
| Береговыхъ маяковъ . . . | 1  | 5   |
| Гаванскихъ огней . . .   | »  | 2   |
| Итого .                  | 1  | 7   |
| Всего .                  | 65 | 169 |

Отношеніе числа маяковъ къ протяженію береговой линіи:

|                           | Приходился 1 маякъ. |               |
|---------------------------|---------------------|---------------|
|                           | Въ 1855 году.       | Въ 1880 году. |
| Въ Финскомъ заливѣ . .    | на 21,4 мил.        | на 11,4 мил.  |
| — Рижскомъ заливѣ . .     | — 82,5 —            | — 47 —        |
| — Ботническомъ заливѣ .   | — 193 —             | — 52 —        |
| — Балтійскомъ морѣ . .    | — 41,6 —            | — 25 —        |
| Въ Балтійскомъ бассейнѣ . | — 42,4 —            | — 21,7 —      |
| — Черномъ морѣ . . .      | — 100 —             | — 26,3 —      |
| — Азовскомъ морѣ . .      | — 140 —             | — 43,8 —      |
| — Каспійскомъ морѣ . .    | — 891 —             | — 223 —       |
| — Бѣломъ морѣ . . .       | — 342 —             | — 137 —       |

Въ способахъ освѣщенія маяковъ и въ ихъ постройкѣ произошли въ минувшее двадцатипятилѣтіе существенныя перемѣны, весьма много улучшившія маячную часть.



Въ 1855 году всѣ наши маяки освѣщались съ помощью аппаратовъ отражательной системы. Чтобы судить о достоинствахъ и недостаткахъ этой системы, необходимо сдѣлать о ней нѣсколько краткихъ замѣчаній.

Введеніе пре-  
длагаемыхъ фре-  
ноловскихъ аппа-  
ратовъ.

Отражательный аппаратъ состоитъ изъ нѣсколькихъ аргантовыхъ лампъ, помѣщаемыхъ въ фокусахъ металлическихъ, высеребрянныхъ рефлекторовъ, имѣющихъ вогнутую, параболическую форму. Рефлекторы этихъ аппаратовъ бываютъ различныхъ размѣровъ, соответственно назначенію маячнаго огня. Величина аппаратовъ, а также и степень напряженія ихъ свѣта зависятъ отъ числа рефлекторовъ и лампъ. На нашихъ маякахъ устанавливалось отъ 4 до 23 лампъ (Датерортскій маякъ). Рефлекторы, расположенные въ круглой рамѣ, въ шахматномъ порядкѣ, въ одинъ, два или три ряда, должны отвѣчать слѣдующимъ условіямъ: оси ихъ одного ряда должны пересѣкаться въ центрѣ всей рамы, подъ равными углами, а продолженіе осей въ море должно направляться въ самый горизонтъ; съ возвышеніемъ огня, рефлекторы должны имѣть наклонное положеніе подъ нѣкоторымъ угломъ къ горизонту. Вертящіеся аппараты приводятся въ движеніе часовымъ механизмомъ съ гирею, причемъ маятникъ служитъ и регуляторомъ, какъ въ обыкновенныхъ стѣнныхъ часахъ.

Недостатки отражательныхъ аппаратовъ заключаются въ слѣдующемъ:

- 1) Какъ бы хорошо ни были отполированы рефлек-

торы, очень много лучей поглощается ими, какъ всякимъ зеркаломъ.

2) Научныя наблюденія показываютъ, что какъ бы правильно ни были аппараты установлены, разсѣяніе лучей вверхъ и внизъ отъ направленія къ горизонту до того велико, что только 17 процентовъ свѣта лампы въ дѣйствительности полезно для мореплавателя, а остальные пропадаютъ, ударяясь въ атмосферу или въ море.

3) Чѣмъ болѣе дуга горизонта, которую освѣщаетъ рефлекторный или отражательный аппаратъ съ постояннымъ огнемъ, тѣмъ неравномѣрнѣе распредѣленіе свѣта по дугѣ горизонта, т. е. тѣмъ болѣе темныхъ мѣстъ, соотвѣствующихъ угламъ между осями рефлекторовъ.

4) Скрѣпленія, которыя держатъ рефлекторы и аргантовыя лампы въ надлежащемъ положеніи относительно другъ друга, подвержены ослабленію, и когда это случается, то становится труднымъ держать лампы въ фокусѣ рефлекторовъ, а оттого нерѣдко полное дѣйствіе рефлекторовъ значительно уменьшается. Полированная же поверхность этихъ рефлекторовъ легко подвергается порчѣ и ихъ трудно содержать въ самой высшей степени яркости.

5) При угловомъ освѣщеніи маяка, невозможно избѣжать слабаго свѣта, который является иногда внѣ угла и можетъ ввести мореплавателя въ заблужденіе.

Всѣ эти причины заставили обратиться къ изобрѣтенному Френелемъ и затѣмъ усовершенствованному англійскимъ инженеромъ Стефенсономъ способу *преломленія* лучей въ оптическомъ или стеклянномъ аппа-



ратъ, который уничтожалъ въ себѣ вышеозначенные недостатки отражательныхъ аппаратовъ.

Въ аппаратъ преломляющей системы всего одна лампа, съ одной, двумя, тремя и до 6 круглыми горѣлками, расположенными концентрически, одна въ другой, чрезъ промежутки, оставленные для притока воздуха къ огню. Аппаратъ состоитъ изъ трехъ поясовъ: средній поясъ есть непрерывное плоско-выпуклое стекло (или такое же, составленное изъ нѣсколькихъ стеколъ, сдвинутыхъ въ цѣлый кругъ); верхній и нижній поясы состоятъ изъ трехгранныхъ призматическихъ стеклянныхъ колецъ, расположенныхъ концентрически, одно надъ другимъ, такъ что диаметръ самаго верхняго малаго кольца, въ верхнемъ поясѣ, оставляетъ пространство только для прохода ламповаго стекла. Это устройство призматическихъ колецъ служитъ дополнительнымъ рефлекторомъ къ среднему поясу, потому что лучи отъ лампы, идущіе вверхъ и внизъ, преломляются въ этихъ кольцахъ и получаютъ надлежащее, горизонтальное направленіе, какое имѣютъ лучи, проходящіе чрезъ средній поясъ, отчего на близкомъ разстояніи огонь такого маяка имѣетъ видъ не свѣтящейся точки, а блестящаго столба. Такимъ образомъ, для мореплавателя сохраняется этимъ способомъ до 83% всей силы произведеннаго лампою свѣта, а напряженіе послѣдняго при этомъ увеличивается чрезвычайно. Аппараты этой системы раздѣляются на 6 разрядовъ, которые разнствуютъ между собою, главнымъ образомъ, по вели-

чинъ и силъ огня, но основаніе ихъ устройства одно и тоже. Высота свѣтлаго цилиндра или столба въ аппаратѣ перваго разряда около 10 футъ.

Френелевскіе аппараты не только устраняють недостатки, присущіе аппаратамъ отражательной системы, не только сообщаютъ напряженію маячнаго огня силу, недостижимую съ помощью металлическихъ рефлекторовъ, но и даютъ возможность устраивать маячные огни съ большимъ чѣмъ прежде разнообразіемъ. Такимъ образомъ, теперь существуютъ огни: вертящіеся съ промежутками совершенной темноты или сильными проблесками и постоянные, въ которыхъ свѣтъ или спокойный, или чрезъ извѣстные промежутки дающій сильные проблески и яркіе лучи, одного бѣлаго или по переменѣ съ краснымъ цвѣтомъ, причемъ въ промежуткахъ между проблесками остается видимъ слабый свѣтъ огня или бѣлый свѣтъ переходитъ въ красный и обратно, безъ потери силы свѣта каждаго изъ нихъ. Френелевскіе аппараты съ угловымъ освѣщеніемъ также придали способамъ освѣщенія опасныхъ мѣстъ или фарватеровъ большее разнообразіе, а главное—предѣлы такихъ огней теперь могутъ, въ случаѣ надобности, рѣзко ограничиваться въ назначенномъ направленіи, т. е. не даютъ полусвѣта, что въ особенности важно для освѣщенія узкихъ фарватеровъ.

Френель еще въ 1846 году предлагалъ нашему правительству свою систему освѣщенія, но его предложеніе въ то время было отстранено. Только съ 1858 года нача-



лось переосвѣщеніе нашихъ маяковъ переломляющими аппаратами, и въ настоящее время изъ общаго числа 120 береговыхъ маяковъ, находящихся въ нашихъ моряхъ, не считая гаванскихъ огней, только на 35 находятся еще аппараты отражательной системы.

Введеніе преломляющихъ аппаратовъ повлекло за Маячные башни. собою реформу въ постройкѣ для нихъ башенъ, причемъ дерево и камень уступили мѣсто желѣзу и чугуну.

Относительная дешевизна и быстрота возведенія этихъ металлическихъ построекъ, особенно въ такихъ мѣстностяхъ, гдѣ нельзя найти известъ, камень или дерево и трудно нанять рабочихъ, долговѣчность ихъ и дешевая стоимость ремонта, возможность, какъ указалъ опытъ, переноски ихъ съ одного мѣста на другое и подъема на большу высоту—побуждали отдавать преимущество постройкамъ маячныхъ башенъ изъ желѣза и чугуна. Вслѣдствіе этого, съ 1858 года началась у насъ постройка металлическихъ маяковъ, и большая часть новыхъ маячныхъ башенъ сооружена изъ металла; равнымъ образомъ, когда прежніе маяки приходили отъ времени въ такую ветхость, что требовали капитальнаго исправленія, то экономическій расчетъ заставлялъ и ихъ замѣнить также металлическими. Надежды на долготѣіе и дешевизну ремонта металлическихъ башенъ оправдались на Кокшхерскомъ и Сескарскомъ маякахъ, построенныхъ въ 1858 году и уже 22 года не требующихъ большой ремонтровки.

Новыя башни устраиваются или на каменномъ, гранитномъ фундаментѣ, какъ въ Балтійскомъ морѣ, или, въ случаѣ затруднительности доставленія камня и если позволяетъ почва, на винтовыхъ желѣзныхъ сваяхъ, какъ построены маяки Сухумскій, Потійскій, Керченскій, Валошскій и другіе въ Черномъ морѣ. Не смотря на сравнительную легкость металлическихъ башенъ относительно каменныхъ, онѣ рѣдко требуютъ вспомогательныхъ укрѣпленій и до сихъ поръ только одинъ Сухумскій маякъ, вслѣдствіе его большой высоты и происходившихъ оттого колебаній во время штормовыхъ вѣтровъ, пришлось въ 1867 году укрѣпить восемью стальными проволочными бакштагами. Послѣ этого башня получила полную остойчивость, столь необходимую для правильнаго дѣйствія маячнаго аппарата.

Съ введеніемъ металлическихъ башенъ совершенствовалась и ихъ постройка. До 1867 года башни эти вовсе не отапливались и сторожевая комната въ верхнемъ этажѣ, хотя и была обита войлокомъ, на двойной деревянной обшивкѣ, но въ осеннія и весеннія ночи въ ней было невыносимо холодно. Поэтому на вновь строившихся маякахъ стали ставить каминъ въ сторожевой комнатѣ, а вмѣсто опускаемаго люка въ нижніе этажи дѣлать двойныя двери въ родѣ тамбура. Устраивавшіяся сначала только на вертящихся маякахъ чугунныя трубы по оси башни, для прохода гири, стали дѣлать потомъ и на постоянныхъ маякахъ, гдѣ нѣтъ этой гири, такъ какъ за-



мѣчено, что такая труба придаетъ особенную прочность всей башнѣ и дѣлаетъ ее болѣе остойчивою.

Видъ металлическихъ маяковъ, по легкости и граціозности своей архитектуры, далеко оставляетъ за собою тяжелыя каменные маячныя башни прежней постройки. Башня маяка Руно, построеннаго въ 1877 году, представляетъ собою особый, новый типъ. Она состоитъ изъ цилиндра, діаметромъ въ  $6\frac{1}{2}$  футъ, сдѣланнаго изъ котельнаго желѣза; толщина стѣнокъ отъ  $\frac{1}{2}$  до  $\frac{3}{4}$  дюйма. Цилиндръ, содержащій винтообразную лѣстницу съ площадками, поддерживается снаружы четырьмя подпорами изъ котельнаго желѣза, соединенными съ цилиндромъ желѣзными горизонтальными связями. Все это поддерживаетъ сторожевую комнату, а сверхъ нея фонарь съ аппаратомъ. Такая несложная конструкция башни составляетъ ея достоинство и преимущество передъ чугуною башнею, имѣющею составныя фермы, а большой разносъ подпоръ, который можно увеличивать безъ особеннаго вліянія на стоимость башни, даетъ ей остойчивость, не уступающую остойчивости широкихъ чугунныхъ башенъ, не смотря на сравнительно меньшій вѣсъ. Преимущество этого типа желѣзныхъ башенъ заключается еще въ сравнительной дешевизнѣ, но сборка ее немного затруднительнѣе.

Фонари, защищающіе маячные аппараты отъ внѣшнихъ атмосферныхъ вліяній, обыкновенно заказываются заводчикамъ вмѣстѣ съ аппаратомъ и, конечно, въ теченіи двадцатипятилѣтняго отчетнаго періода также полу-

Маячные фона-  
ри.

чили нѣкоторыя усовершенствованія. Нижнія стѣнки ихъ на прежнихъ отражательныхъ аппаратахъ дѣлались каменные, а теперь желѣзныя или чугуныя, что оставляетъ больше мѣста около аппарата. Стойки фонаря на маякахъ съ 1872 года принято дѣлать наклонными по англійской системѣ, чрезъ что прегражденіе свѣта стойками почти уничтожилось и въ тоже время сообщилась большая сила рамъ и, слѣдовательно, болѣе предохраняются стекла. Что касается до металла, изъ котораго дѣлаются фонари, то съ начала 70-хъ годовъ принято вообще для морскихъ маяковъ устроить стойки фонарей изъ желѣза, покрытаго артиллерійскимъ металломъ, а затѣмъ вся наружная поверхность, какъ непосредственно подвергающаяся вліянію морскаго воздуха, дѣлается изъ мѣди или изъ артиллерійскаго металла. Стекла фонарей уже давно употребляются зеркальныя.

Въ 1873 году на Валошскомъ маякѣ въ Черномъ морѣ, имѣющемъ угловое освѣщеніе, постройкою твердыхъ каменныхъ стѣнъ въ темной части фонаря и постановкою ширмъ удалось достигъ важнаго усовершенствованія, а именно: маячный огонь почти мгновенно сталъ открываться съ полною силою, безъ появленія полусвѣта, который прежде распространялся далеко за предѣлы требуемаго угла. Но наиболѣе важное усовершенствованіе маячныхъ фонарей представляетъ фонарь, устроенный въ 1876 году по системѣ англійскаго инженера Дугласа на Айтодорскомъ маякѣ въ Черномъ морѣ. Этотъ фонарь является



образцомъ совершенно особаго типа маячныхъ фонарей, какъ по своей величинѣ, такъ и по устройству фонарнаго пьедестала, купола и фонарной сѣти. Внутренній діаметръ его доходитъ до 14 футъ, что даетъ возможность свободнаго ухода за чистотою аппарата внутри. Въ пьедесталѣ фонаря устроено 14 рѣшетчатыхъ вентиляторовъ, величиною съ форточку обыкновеннаго окна, что также даетъ возможность постоянно поддерживать внутри фонаря одинаковую температуру съ наружнымъ воздухомъ, для устранения обмерзанія фонарныхъ стеколъ. Съ этою же цѣлью сдѣланъ особеннаго устройства двойной куполъ, производящій сильную тягу воздуха, не имѣющую однако вліянія на спокойное состояніе пламени лампы. Наконецъ, вмѣсто обыкновенной мѣдной сѣтки, употреблявшейся до сихъ поръ на черноморскихъ и азовскихъ маякахъ, здѣсь въ первый разъ устроена оригинальная преграда для птицъ, состоящая изъ вертикально натянутыхъ мѣдныхъ струнъ, не отнимающихъ свѣта и не задерживающихъ хлопьевъ снѣга и гололедицы, какъ это иногда случается съ обыкновенными мелкими сѣтями.

Переходя къ лампамъ, употребляющимся теперь на маякахъ, надо сказать, что и онѣ съ введеніемъ пре-  
ломляющихъ аппаратовъ должны были измѣнить свое устройство. Аргантова лампа, составлявшая важное изобрѣтеніе конца прошлаго столѣтія, болѣе полувѣка употреблялась на маякахъ въ огромномъ числѣ, пока не уступила свое мѣсто другимъ лампамъ, болѣе слож-

Лампы и освѣ-  
тительные ма-  
териалы.

наго устройства, но за то дающимъ пламя большихъ размѣровъ и меньше копоти, чрезъ что одна такая лампа замѣняетъ нѣсколько аргантовыхъ. Съ первымъ френелевскимъ аппаратомъ для Кокшхерскаго маяка была выписана, такъ называемая, механическая лампа, съ часовымъ механизмомъ, требовавшая для горенія лучшаго деревяннаго масла, что оказывалось невыгоднымъ, сравнительно съ болѣе дешевыми, употреблявшимися до того времени продуктами, каковы: жиръ и конопляное масло. Съ теченіемъ времени, кромѣ этой механической лампы, стали употреблять многія другія. Вообще во френелевскихъ аппаратахъ употреблялись 6 системъ лампъ разнаго устройства.

Такъ какъ каждымъ французскимъ или англійскимъ заводомъ, на которомъ заказывались аппараты для нашихъ маяковъ, предпочитался одинъ изъ этихъ шести разрядовъ лампъ, то на первое время на нашихъ маякахъ было большое разнообразіе въ лампахъ; но съ 1867 года, въ нашей маячной мастерской, при дирекціи балтійскихъ маяковъ, стали дѣлать лампы системы Чанса съ давящимъ поршнемъ, которыя по испытаніи оказались настолько удовлетворительными, что уже не было надобности выписывать изъ заграницы; наша мастерская изготовляла ихъ для всѣхъ френелевскихъ аппаратовъ на балтійскіе маяки. Первую лампу, сдѣланную для аппарата 3-го разряда на Толбухинъ маякъ, мастерская отправила на бывшую въ 1867 году всемірную выставку въ Парижъ, а за такую же лампу 1-го разряда, на всероссійской ману-



фактурной выставкѣ 1870 года, мастерская получила почетный отзывъ за хорошую ручную работу. Въ Черномъ морѣ предпочтеніе было отдано гидравлической лампѣ.

Дальнѣйшія измѣненія въ устройствѣ лампъ были слѣдствіемъ изысканій болѣе удобнаго и дешеваго горючаго матеріала для освѣщенія. Въ 1859 году въ Черномъ морѣ ввели въ употребленіе въ отражательныхъ аппаратахъ конопляное масло, вмѣсто употреблявшагося до того рыбьяго жира, который, кромѣ своей недоброкачественности, отличался еще тѣмъ, что въ холодную погоду застывалъ. Послѣ неудавшихся опытовъ надъ подсолнечнымъ масломъ, конопляное масло въ 1862 году замѣнено сурепнымъ. Въ то же время въ Каспійскомъ морѣ и затѣмъ въ Черномъ начали производить опыты надъ примѣненіемъ для горенія въ лампахъ фотогена; но удобное для малыхъ лампъ, это минеральное масло въ большихъ аппаратахъ не давало достаточно пламени. Въ 1864 году, въ Балтійскомъ морѣ конопляное масло начало также замѣняться сурепнымъ. Въ 1867 году аппаратъ на Таклинскомъ маякѣ въ Черномъ морѣ удалось приспособить къ освѣщенію петролеумомъ, вмѣсто деревяннаго масла, и результатъ вышелъ тотъ, что командиры судовъ были удивлены небывалою яркостью огня этого маяка. Но приспособить употребленіе петролеума пока удавалось только въ прежнихъ лампахъ отражательнаго аппарата, имѣющихъ одну горѣлку или рожокъ, а между тѣмъ петролеумъ, кромѣ другихъ достоинствъ,  
\*

имѣетъ еще два важныя преимущества: онъ не сгущается при холодѣ и свѣтильня хорошо перегораетъ, почему не нужно часто срѣзать ее, какъ это дѣлалось въ масляныхъ лампахъ, по нѣскольکو разъ въ ночь, чрезъ что маякъ на это время прекращалъ освѣщеніе. Наконецъ въ 1869 году появилась лампа Доти, для горѣнія петролеума въ френелевскихъ аппаратахъ, и ее стали употреблять на маякахъ Чернаго моря, начиная съ Евпаторійскаго.

Въ 1873 году была выписана для маяковъ Балтійскаго моря лампа Функа, съ 5-ю концентрическими свѣтильнями, принятая къ употребленію въ Соединенныхъ Американскихъ Штатахъ. Лампа эта имѣетъ то преимущество, что при самыхъ сильныхъ холодахъ масло въ ней не замерзаетъ, такъ какъ резервуаръ находится надъ самою лампою, трубка которой, проходя чрезъ сердцевину резервуара, постоянно его нагреваетъ, что для маяковъ въ сѣверныхъ странахъ очень важно. Вслѣдствіе этого, было положено при дирекціи маяковъ дѣлать лампы и по такому образцу. Такая лампа уже установлена на маякѣ Тахкона въ Финскомъ заливѣ.

Въ 1872 году изобрѣтеніе Фаркюгаромъ лампы съ рожками, приспособленными какъ для горѣнія минеральнаго, такъ и растительнаго масла, послужило къ тому, что во всѣхъ лампахъ балтійскихъ маяковъ прежніе рожки передѣланы на фаркюгаровскіе. Такія лампы дали окончательный перевѣсъ петролеуму и онъ началъ вытѣснять употребленіе растительныхъ маселъ.



При сравненіи силы свѣта, производимаго лампами освѣщаемыми петролеумомъ и масломъ, свѣтъ отъ второй относился къ свѣту первой какъ 7,48 къ 9,08; но кромѣ того петролеумъ приносилъ съ собою, какъ это было уже упомянуто, экономію и удобства, заключающіяся въ отсутствіи большой копоти, нагара и незастываніи во время холодовъ. Поэтому, въ 1876 году, было разрѣшено употребленіе петролеума на нашихъ маякахъ, съ условіемъ постройки при нихъ каменныхъ, съ вентиляціею и громоотводами, погребовъ, изолированныхъ по возможности отъ прочихъ маячныхъ построекъ. Для безопаснаго же доставленія этого горючаго матеріала на паровыхъ судахъ и для сбереженія въ кладовыхъ, сдѣланы металлическіе бидоны.

Въ 1879 году уже 18 балтійскихъ маяковъ стали освѣщаться петролеумомъ, вмѣсто сурепнаго масла. На происшедшую отъ этой перемѣны экономію въ 3,200 рублей, образовавшуюся въ два года, были построены каменные кладовыя для петролеума при 6-ти маякахъ. Въ Черномъ морѣ уже освѣщаются петролеумомъ 29 маяковъ. Съ тѣхъ поръ, какъ петролеумъ приспособленъ къ горѣнію на маякахъ, извѣстенъ только одинъ случай его воспламененія, именно: въ 1878 году на Ришельевскомъ маякѣ въ Одессѣ петролеумъ вспыхнулъ, вслѣдствіе распаявшагося ламповаго рожка, но сейчасъ же былъ потушенъ.

На всѣхъ переосвѣщаемыхъ маякахъ устраиваются нынѣ усовершенствованныя Аляромъ горѣлки, дѣлающіяся уступами, такъ какъ замѣчено, что, при гори-

зонтальному верху горѣлокъ и при большомъ числѣ свѣтиленъ, края горѣлки бросаютъ тѣнь на нижнія призмы аппарата; съ устройствомъ же горѣлки уступами тѣни этой не существуетъ и достигается значительное усиленіе огня.

Но послѣднимъ усовершенствованіемъ по части маячныхъ лампъ является изобрѣтеніе капитана корпуса инженеръ-механиковъ Селезнева. До сего времени, чтобы снимать нагаръ со свѣтиленъ или перемѣнять неисправный ламповый рожокъ, приходилось прекращать освѣщеніе маяка на время до  $\frac{1}{2}$  часа. Въ устраненіе этого опаснаго для мореплавателей неудобства, Селезневъ, въ прошедшемъ 1879 году, предложилъ лампу съ запасными вращательными рожками; одинъ изъ такихъ рожковъ, зажженный заранѣе, вдвигается моментально на мѣсто рожка требующаго срѣзки свѣтильни или осмотра. Въ настоящее время такая лампа уже установлена на Тарханкутскомъ маякѣ въ Черномъ морѣ.

Маячная прислуга.

На основаніи Высочайше утвержденныхъ штатныхъ положеній для береговыхъ маяковъ, маячная прислуга въ началѣ описываемаго періода комплектовалась изъ матросовъ портовыхъ ротъ и ласовыхъ экипажей, существовавшихъ въ то время. При этомъ для балтійскихъ маяковъ, штатомъ 1856 года, были специально опредѣлены двѣ маячныя роты, находившіяся въ непосредственномъ завѣдываніи дирекціи балтійскихъ маяковъ. Смотря по отдаленности маяковъ отъ населенныхъ мѣстъ и по трудности представлявшихся на



нихъ работъ, число людей на маяки назначалось различное: на балтійскихъ маякахъ было отъ 6 до 9 челоѡкъ на каждомъ, на черноморскихъ—отъ 2 до 7, на бѣломорскихъ—по 7, на каспійскихъ—отъ 5 до 14 челоѡкъ. Смотрителями назначались: на перворядные маяки преимущественно офицеры корпуса штурмановъ и ластовые, а на небольшіе маяки—нижніе чины унтеръ-офицерскаго званія. Содержаніе, какъ смотрителямъ, такъ и прислугѣ, приравнивалось съ содержаніемъ командъ на судахъ и, слѣдовательно, раздѣлялось на морское, когда маякъ освѣщался, и на сухопутное или береговое, когда маякъ прекращалъ свое дѣйствіе. Принудительная отчужденность маячной жизни на отдаленныхъ маякахъ дѣлала ее для командъ крайне тяжелою и порождала между ними пьянство и разныя преступленія; но особенно тягостно было положеніе людей на маякахъ Бѣлаго моря. Тамъ, во время неосвѣщенія маяковъ, производилось уменьшенное морское довольствіе, называемое рѣчнымъ, и оно для маячныхъ нижнихъ чиновъ составляло все преимущество въ содержаніи, сравнительно съ ихъ товарищами, остававшимися въ береговыхъ командахъ. Но при тяжелыхъ условіяхъ замкнутой, однообразной жизни въ отдаленныхъ мѣстахъ, разобщенныхъ съ остальнымъ міромъ иногда въ теченіи почти цѣлаго года, это преимущество не могло прельщать и вызывать желаніе служить на маякахъ. Такъ какъ по закону въ ластовыя команды отсылались изъ флотскихъ экипажей люди, имѣвшіе физическіе недостатки, то,

пользуясь этимъ правомъ, экипажные командиры отсылали туда и такихъ матросовъ, которые своею плохою нравственностью нарушали порядокъ во флотскихъ командахъ. Эти люди нерѣдко посылались потомъ на маяки. Тѣснота помѣщеній на большей части маяковъ, гдѣ были иногда скучены въ одной комнатѣ и женатые съ семьями и холостые, тѣ и другіе водворенные не по своей волѣ; общая безграмотность, неумѣнье найти способы для разнообразія монотонной жизни; отсутствіе почти всякаго движенія зимою, когда маяки заносятся снѣгомъ; отсутствіе предохранительныхъ средствъ противъ цынги, легко тамъ развивающейся,— дѣлали жизнь на маякахъ крайне безотрадною. Между людьми скоро появлялись ссоры, пьянство, дисциплина падала и положеніе смотрителя иногда становилось безвыходнымъ; дисциплинарныя наказанія ни къ чему не приводили и для водворенія порядка смотритель дожидался только лѣта, чтобы перемѣнить людей болѣе спокойныхъ. Но на слѣдующую зиму тѣже условія жизни давали прежніе результаты, а списанные съ маяковъ порочные служители чрезъ нѣсколько времени поступали на другіе маяки.

Процентъ людей умершихъ на маякахъ отъ цынги всегда былъ значительный, но поражающій случай смертности въ 1857 году на Моржовскомъ маякѣ, гдѣ въ одну зиму умерли отъ цынги смотритель, его жена, 1 унтеръ-офицеръ и 2 рядовыхъ, обратилъ особенное вниманіе на содержаніе маячныхъ командъ въ Бѣломъ морѣ. Такъ какъ причиною этой катастрофы оказался



неудовлетворительный отпускъ провизіи, то было постановлено выдавать командамъ бѣломорскихъ маяковъ морскую провизію непрерывно въ теченіи цѣлаго года и, сверхъ того, на шесть мѣсяцевъ отпускать квашеную капусту, лукъ, чеснокъ и сбитень, какъ продукты, считавшіеся противодѣйствующими скорбутнымъ болѣзнямъ.

Не смотря на это пищевое улучшеніе, страшная болѣзнь снова проявила свое дѣйствіе въ зимы 1863 и 1864 годовъ. Въ первую зиму, изъ 48 служащихъ на бѣломорскихъ маякахъ, заболѣло цынгою 25 человекъ, изъ которыхъ 8 умерло, а во вторую зиму вся прислуга на вновь выстроенномъ Святоносскомъ маякѣ, въ числѣ 7 человекъ, умерла и остался въ живыхъ только одинъ смотритель. Эти случаи заставили обратить большее вниманіе на другую сторону жизни маячной прислуги, на ихъ бытъ, и искать причинъ заболѣваній также въ недостаткѣ дѣятельности, связанной съ какимъ либо интересомъ, и въ происходящемъ отсюда упадкѣ духа и тоскѣ. Поэтому признано было необходимымъ снабдить прислугу всѣхъ бѣломорскихъ маяковъ книгами и учебными пособіями для развитія грамотности, огнестрѣльнымъ оружіемъ для охоты и рыболовными принадлежностями, а также дополнительно теплою одеждою; прислугѣ же и смотрителю Святоносскаго маяка дозволено съ прекращеніемъ освѣщенія маяка, на зимнее время, выѣзжать въ деревню Варгузу, отстоящую отъ маяка на 300 верстъ. Наконецъ, съ цѣлью поддержанія бодрости духа

въ прислугѣ, каждый годъ, при посылкѣ военной шкуны для осмотра маяковъ, стали назначать священника для исповѣданія маячныхъ служителей и приобщенія Св. Таинъ. Эти мѣры помогали въ борьбѣ съ суровымъ климатомъ Бѣлаго моря, но не могли совершенно уберечь команды отъ дѣйствія эпидеміи, и въ зиму съ 1865 на 1866 годъ, изъ 38 человѣкъ казенной бѣломорской прислуги, шестеро сильно заболѣли и изъ нихъ 5 умерло.

Но это были уже послѣднія жертвы изъ среды казенной маячной прислуги. Еще въ началѣ 60-хъ годовъ, вмѣстѣ съ введеніемъ на маякахъ новыхъ аппаратовъ преломляющей системы, требовавшихъ особенно внимательнаго и исправнаго ухода, недовольство казенной прислугой на черноморскихъ маякахъ подало мысль о замѣнѣ этой прислуги вольнонаемною. Примѣры къ тому представлялись заграницею, въ Англіи и во Франціи, гдѣ прислуга на всѣхъ маякахъ служить на условіяхъ найма, и гдѣ въ составъ прислуги допускаются и женщины. Выгоды отъ замѣны казенной прислуги на маякахъ вольнонаемною были очевидны. Нѣсколько сотъ человѣкъ, состоявшихъ въ маячныхъ командахъ, оказывались ненужными и, слѣдовательно, на это же число уменьшалось рекрутство со всѣми его послѣдствіями. Такое же число людей избавлялось отъ принудительной маячной жизни, а слѣдовательно отъ всѣхъ пагубныхъ послѣдствій принудительной отчужденности; исправное освѣщеніе маяковъ гарантировалось вольнымъ трудомъ и воз-



возможностію навыка къ дѣлу, такъ какъ можно было надѣяться, что прислуга, при выгодныхъ условіяхъ найма, не будетъ часто смѣняться; вольный наемъ людей открывалъ новый путь къ полезной дѣятельности и упроченію благосостоянія цѣлыхъ семействъ, которыя могли зарабатывать деньги въ лицѣ каждаго изъ взрослыхъ своихъ членовъ, и которыя, освоившись съ жизнью на маякѣ, могли наконецъ смотрѣть на мѣсто своего служенія какъ на свою оцѣдность. Примѣры заграницею указывали, что служба на маякахъ превратилась въ нѣкоторыхъ семьяхъ въ наследственное занятіе.

Въ 1866 году, въ Балтійскомъ, Черномъ, Азовскомъ, Каспійскомъ и Вѣломъ моряхъ были для опыта замѣнены казенныя маячныя команды вольнонаемными, въ каждомъ морѣ на двухъ маякахъ, а въ Азовскомъ— на одномъ. Условія найма въ общихъ чертахъ во всѣхъ моряхъ были одинаковы и состояли въ томъ, что люди нанимаются смотрителемъ, которому и выдаются деньги для расчета; смотритель же имѣетъ право отказывать отъ мѣста и штрафовать служащихъ отъ 1 до 3 рублей. Прислугѣ, кромѣ жалованья, полагается только казенное помѣщеніе съ отопленіемъ и освѣщеніемъ; затѣмъ пищу и одежду прислуга должна имѣть свою. Разводить огороды, если имѣется для того мѣсто, также предоставляется прислугѣ на свой счетъ.

Къ приему въ службу на маяки допускаются одинаково мужчины и женщины, особенно если послѣд-

нія входятъ въ составъ семейства смотрителя или кого нибудь изъ нанявшихся людей.

Произведенный на этихъ условіяхъ опытъ найма прислуги оказался удачнымъ. Кромѣ выгодъ болѣе дешеваго содержанія вольнонаемной прислуги, вмѣсто казенной, исправное веденіе дѣла освѣщенія маяковъ, чистота и порядокъ на маякѣ и въ хозяйствѣ, отсутствіе жалобъ смотрителей на прислугу и обратно, были результатами произведенной реформы. По полученіи такихъ результатовъ, уже смѣло можно было вводить перемѣну прислуги на всѣхъ маякахъ и въ промежутокъ съ 1867 по 1869 годъ означенная реформа закончилась, причемъ только на двухъ отдаленныхъ каспійскихъ маякахъ, Чеченскомъ и Тюбъ-Караганскомъ, прислуга оставлена казенная. Отъ такой перемѣны для казны оказалось даже экономіи до 8 т. рублей въ годъ.

Размѣръ жалованья наемной прислугѣ, въ разныхъ моряхъ и на разныхъ маякахъ, обуславливаясь относительною стоимостью пропитанія и труда, большею или меньшею отдаленностью маяковъ отъ жилыхъ мѣстъ, очевидно не можетъ быть одинаковъ. Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ служителя обыкновенно получаютъ по 250 рублей въ годъ каждый; въ Каспійскомъ — отъ 144 до 216 рублей, а женщины по 72 рубля; въ Балтійскомъ — по 144 рубля и женщины половину; въ Бѣломъ морѣ — отъ 120 до 160 рублей. Что касается до смотрителей маяковъ, то съ теченіемъ времени большая часть изъ нихъ замѣнилась



отставными офицерами, чиновниками и нижними чинами, и получаютъ: въ Балтійскомъ морѣ отъ 350 до 450 рублей; въ Черномъ—отъ 250 до 450 рублей; въ Каспійскомъ — отъ 300 до 540 рублей; въ Бѣломъ морѣ—отъ 300 до 400 рублей въ годъ.

Опытъ однако показалъ, что морскому министерству въ нѣкоторыхъ случаяхъ необходимо вмѣшиваться въ условія найма прислуги смотрителями и что сама дешевизна найма должна имѣть свои предѣлы.

Въ 1873 году произошелъ новый несчастный случай смерти отъ цынги смотрителя и всей прислуги изъ пяти человекъ на Жужмуйскомъ маякѣ въ Бѣломъ морѣ. Произведенное изслѣдованіе причинъ выяснило, что смотрителя для полученія мѣста понижаютъ слишкомъ много цѣну, за которую принимаютъ на себя освѣщеніе маяка, и затѣмъ нанимаютъ прислугу, по неумѣреннo низкой цѣнѣ, изъ числа особенно нуждающихся крестьянъ, которые и являются на маякъ въ плохой одеждѣ. Равнымъ образомъ смотрителя выгадываютъ на пищѣ, отпускаемой нанятой прислугѣ, и не заготавливаютъ вовсе предохранительныхъ средствъ отъ цынги. Для отстраненія этого на будущее время, составлены положенія: «о наймѣ смотрителей и прислуги на бѣломорскихъ маякахъ» и «объ обязанностяхъ завѣдующаго гидрографическою частью въ Архангельскѣ». Первымъ изъ этихъ узаконеній бѣломорскіе маяки раздѣлены на два разряда, относительно ихъ географическаго положенія, и сооб-

разно этому распределена и плата прислугѣ и смотрителямъ, и затѣмъ сверхъ платы положено отъ казны обезпеченіе продовольствіемъ на зимнее время, когда съ маяками прекращается всякое сообщеніе. Прислуга снабжена казенными противуцинготными средствами и медикаментами, съ наставленіемъ къ ихъ употребленію, а также теплою одеждою, огнестрѣльнымъ оружіемъ съ необходимыми припасами и рыболовными снарядами и, кромѣ того, первоначальными пособіями для разведенія огородовъ. Снабженіе орудіями звѣриной и рыбной ловли въ равно степени признано необходимымъ и для доставленія командѣ моціона и для снабженія ее свѣжими продовольственными припасами. Для побужденія смотрителя къ разведенію, съ помощью прислуги, огородовъ, производству рыбной ловли и звѣринаго промысла, а также къ разведенію скота, гдѣ это возможно, положеніе обязываетъ смотрителя выдавать прислугѣ бесплатно молоко, мясо, рыбу и квашенную морошку. Въ видахъ огражденія интересовъ прислуги, указанъ наименьшій окладъ денежнаго жалованья, который обязанъ смотритель выдавать прислугѣ на маякахъ обоихъ разрядовъ. Вторымъ составленнымъ положеніемъ, объ обязанностяхъ завѣдующаго гидрографическою частью въ Архангельскѣ, возложено на это лицо наблюденіе не только за исправнымъ состояніемъ освѣщенія маяковъ, но и за выполненіемъ всего заключающагося въ первомъ положеніи. На него же возложено удостовѣряться въ способности нанимающихся смотрителей занимать



эту должность, въ знаніи ими правилъ, относящихся до сохраненія здоровья маячной прислуги; представлять командиру порта къ опредѣленію на мѣста и къ увольненію отъ службы смотрителей и къ представленію ихъ къ наградѣ за исправное прослуженіе на одномъ маякѣ трехлѣтняго срока. Затѣмъ, ежегодно, при посѣщеніи маяковъ мѣстнымъ морскимъ начальствомъ и докторомъ, производится съ медицинской стороны осмотръ, какъ соблюдаются предписанныя санитарныя правила, причемъ повѣряется одежда, состояніе комнатъ, ихъ вентиляція и вновь сдѣланные запасы противуцынготныхъ средствъ.

Со времени принятія вышеозначенныхъ мѣръ случаевъ смерти на маякахъ Бѣлаго моря отъ эпидемическихъ болѣзней не было и вообще здоровье прислуги, свидѣтельствуемой ежегодно докторомъ, до сихъ поръ находилось удовлетворительнымъ.

На маякахъ Восточнаго океана былъ сдѣланъ въ 1877 году опытъ замѣны китайцами части казенной прислуги на Скрыплевскомъ маякѣ, и такъ какъ опытъ этотъ далъ хорошіе результаты, то въ 1878 году вся прислуга на этомъ маякѣ была нанята съ воли, изъ тѣхъ же китайцевъ. На Петропавловскомъ маякѣ также замѣнена казенная прислуга вольнонаемною, съ выгодою для казны. Морское министерство вообще пользуется всякимъ случаемъ, чтобы сдѣлать жизнь на маякахъ удобнѣе, сознавая хорошо, что гуманное отношеніе къ этимъ оберегателямъ чужой жизни и чужихъ капиталовъ лучше всего заставитъ

ихъ быть бдительными и старательными, такъ какъ они будутъ болѣе дорожить своимъ мѣстомъ. Такъ, для всѣхъ маяковъ принято правило, чтобы во вновь строимыхъ жилыхъ домахъ была отведена отдѣльная комната для каждаго семейнаго служителя. На открытыхъ степныхъ мѣстностяхъ, гдѣ солнечный припекъ и отсутствіе тѣни дѣлаютъ жизнь днемъ томительною, какъ въ Черномъ морѣ, на маякахъ по берегамъ Днѣпровскаго лимана и р. Буга, сдѣланы насажденія деревьевъ, дающія лѣтомъ тѣнь, а зимою предохраняющія отъ снѣжныхъ заносовъ. Тамъ, гдѣ, какъ на Бердянскомъ и Бѣлосарайскомъ маякахъ, вода въ колодцахъ скоро портится, заведены казенные фильтры и устроены стоки и систерны для собиранія и сохраненія дождевой воды. Для удобства помѣщеній домашнихъ птицъ и животныхъ, въ особенности необходимыхъ на отдаленныхъ маякахъ, строятся отъ казны, по мѣрѣ нужды, особые хлѣва и сараи. Наконецъ, въ ряду улучшеній не послѣднее мѣсто можетъ занять снабженіе черноморскихъ маяковъ казенною мебелью; отсутствіе этой мебели всегда стѣсняло смотрителей и порождало недоразумѣнія при перемѣнѣ ихъ.

Опознавательныя  
башни и знаки.

Если главное назначеніе маяковъ состоитъ въ указаніи мореплавателю, въ ночное время, береговъ и опасныхъ мѣстъ и направленія фарватеровъ, то особия отличительныя башни и знаки, строящіеся по берегамъ морей, имѣютъ специальною цѣлью такое же назначеніе въ дневное время, а потому ихъ можно по



справедливости назвать дневными маяками. Число ихъ во всѣхъ нашихъ моряхъ также увеличилось въ описываемый періодъ.

Слѣдующая таблица показываетъ сравнительное число опознательныхъ башенъ и знаковъ въ 1855 и 1880 годахъ:

| Въ какихъ моряхъ.                     | 1855 г. | 1880 г. | 1855 г.  | 1880 г. |
|---------------------------------------|---------|---------|----------|---------|
|                                       | башенъ. |         | знаковъ. |         |
| Въ Балтійскомъ морѣ . . . . .         | 33      | 50      | 42       | 135     |
| Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ . . . . | 5       | 7       | 16       | 61      |
| Въ Каспійскомъ . . . . .              | «       | 1       | 1        | 10      |
| Въ Бѣломъ . . . . .                   | 5       | 6       | 4        | 15      |
| Въ Восточномъ океанѣ . . . . .        | «       | 2       | «        | 10      |
| Итого. . . . .                        | 43      | 66      | 63       | 231     |

Такимъ образомъ, для облегченія судоходства на моряхъ въ дневное время, въ описываемый періодъ выстроено по берегамъ Имперіи новыхъ башенъ 23 и знаковъ 168, и почти всѣ прежніе перестроены заново.

Система огражденія мелей плавучими знаками, въ видѣ вѣхъ и голиковъ, существовавшая передъ 1856 годомъ въ нашихъ моряхъ, была наслѣдіемъ давно прошедшаго времени и представляла большія несовершенства. Главными ея недостатками были: отсутствіе

Состояніе предостерегательныхъ знаковъ въ 1856 году.

системы и единства въ разстановкѣ предостерегательныхъ знаковъ, состоявшихъ почти исключительно изъ вѣхъ, и обиліе цвѣтовъ, которыми они окрашивались, что влекло за собою ошибки со стороны мореплавателей и порождало недоразумѣнія; кромѣ того производившаяся съ парусныхъ и гребныхъ судовъ постановка вѣхъ оканчивалась поздно. Такъ напримѣръ, въ Балтійскомъ морѣ послѣднія вѣхи выставлялись иногда во второй половинѣ іюня.

Между тѣмъ, часть эта съ теченіемъ времени приобрѣтала все большее значеніе. Съ одной стороны увеличивающееся торговое значеніе нашихъ портовъ все болѣе и болѣе придавало предостерегательнымъ знакамъ международное значеніе и, слѣдовательно, требовало болѣе простой и понятной для всѣхъ мореплавателей системы; съ другой—значительно увеличивалось число мѣстъ, требовавшихъ огражденія, потому что, со введеніемъ винтовыхъ судовъ съ большимъ углубленіемъ, неопасныя прежде мели становились опасными.

Мѣры къ улучшенію огражденія опасныхъ мѣстъ и фарватеровъ.

Улучшенія по части огражденія опасныхъ мѣстъ и фарватеровъ начались принятіемъ мѣръ къ болѣе ранней разстановкѣ вѣхъ и бакановъ. Прибытіе изъ Англіи заказанныхъ тамъ военныхъ шкунъ «Вѣха» и «Баканъ» дали возможность, въ 1858 году, въ Балтійскомъ морѣ и его заливахъ окончить постановку вѣхъ къ 9-му іюня; въ послѣдующіе же годы вѣхи были выставляемы одновременно съ открытіемъ навигаціи, обыкновенно еще въ маѣ. Въ другихъ нашихъ



моряхъ также приняты возможныя мѣры къ ускоренію этой операціи.

Относительно вида предостерегательныхъ знаковъ прошедшій двадцатипятилѣтній періодъ можно назвать періодомъ постоянныхъ опытовъ надъ ихъ улучшеніемъ, но, не смотря на большія усовершенствованія, которыя удалось сдѣлать по этой части, знаки еще далеко не отвѣчаютъ всѣмъ необходимымъ требованіямъ.

Въ самомъ началѣ періода выписаны были изъ Баканн. Англии и Франціи желѣзные баканы различныхъ системъ: Френсиса, Герберта, Вестбрука, Пикока, Леннокса и Стонея, съ колоколами и безъ нихъ и съ выдвижными киями. Испытанія надъ ними производились одновременно въ Черномъ, Балтійскомъ моряхъ, а затѣмъ въ Каспійскомъ морѣ и въ Восточномъ океанѣ.

Самымъ удачнымъ изъ всѣхъ вышеозначенныхъ морскихъ бакановъ оказался баканъ системы Френсиса изъ желобчатого гальванизированнаго желѣза. Такой баканъ былъ первоначально поставленъ въ 1861 году на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ, а затѣмъ по его образцу устроены такіе же, взамѣнъ другихъ деревянныхъ, въ Кронштадтѣ, также въ Каспійскомъ морѣ и въ Восточномъ океанѣ. Баканъ Герберта съ колоколомъ былъ поставленъ въ 1863 году на Средней банкѣ въ Финскомъ заливѣ, но въ первое же лѣто исчезъ безъ слѣдовъ. Баканъ Стонея, по испытаніи его у Ревельстейнской банки, поставленъ у Штапельботтенскаго рифа, при входѣ въ Моонзундъ,  
\*

а въ 1866 году замѣненъ баканомъ Герберта съ колоколомъ, а Стоней поставленъ въ самомъ Моонзундѣ, гдѣ въ настоящее время стоитъ ихъ два съ придѣланными къ нимъ колоколами. Еще такой же баканъ съ колоколомъ поставленъ у мыса Суропа въ Финскомъ заливѣ. Въ Черномъ морѣ, послѣ неудачныхъ опытовъ надъ морскими баканами разныхъ системъ, въ настоящее время ставится всего три бакана: у Кинбурнской косы, при входѣ въ севастопольскую бухту и въ Керченскомъ проливѣ для огражденія рифа Акъ-Бурунъ. Эти морскіе баканы, при огромномъ волненіи въ Черномъ морѣ, нерѣдко срывало съ цѣпей и выбрасывало на берегъ. Такимъ образомъ, стремленіе приспособить баканы съ колоколами къ постановкѣ на открытыхъ мѣстахъ, съ тѣмъ, чтобы они оставались на мѣстѣ въ исправности во всю навигацію, не дало еще положительныхъ результатовъ; потеря же ихъ довольно ощутительная, такъ какъ стоимость одного бакана съ грузомъ и колоколами доходитъ до 700 рублей.

Появленіе у насъ морскихъ бакановъ повело за собою большее употребленіе знаковъ этого рода меньшаго размѣра, замѣнъ вѣхъ, потому что въ узкихъ и извилистыхъ фарватерахъ, напр. въ устьяхъ рѣкъ, вѣхи часто срываются, оставляя на днѣ свои каменные грузы, и, такимъ образомъ, засоряютъ фарватеры, требуютъ частыхъ исправленій, иногда намокаютъ и тонутъ, и вообще хуже видимы чѣмъ баканы. Замѣна вѣхъ баканами получила наибольшее примѣне-



ніе въ Каспійскомъ морѣ, гдѣ стремятся ввести ихъ на всѣхъ фарватерахъ.

Къ числу неоконченныхъ еще опытовъ надъ баканами принадлежитъ и освѣщеніе ими фарватеровъ. Эта мысль явилась въ 1862 году вмѣстѣ съ извѣстіемъ изъ Америки, что тамъ, на озерѣ Чамплень, освѣщенъ фарватеръ съ помощью простыхъ фонарей, развѣшанныхъ на вбитыхъ по изгибамъ фарватера сваямъ. Примѣненіе у насъ освѣщенія бакановъ на Невскомъ большомъ фарватерѣ было бы, конечно, большимъ удобствомъ въ осеннее время, когда день кончается около 3 часовъ пополудни, но такъ какъ издержки по устройству освѣщенія береговъ Невы должны были падать на счетъ города, то морское министерство, убѣдясь изъ опытовъ, сдѣланныхъ тогда же, о возможности осуществленія этого дѣла, предложило городу свои услуги привести въ исполненіе эту мѣру. Предложеніе это не имѣло послѣдствій. Послѣ того въ способѣ освѣщенія бакановъ сдѣланы большія усовершенствованія и достигнуто именно то, что составляло предметъ настойчивыхъ изысканій многихъ лицъ: отстранена необходимость зажигать и тушить фонарь ежедневно. Въ вѣдомствѣ нашего министерства путей сообщенія эта цѣль достигнута примѣненіемъ къ освѣщенію бакановъ сжатого нефтянаго газа. Заказанные министерствомъ путей сообщенія изобрѣтателю этого газа Пинтшу желѣзные баканы съ фонарями были испытаны въ 1876 — 1879 годахъ, въ Кронштадтѣ и на

фарватерѣ между Кронштадтомъ и Петербургомъ, и дали такой результатъ: баканъ, наполненный нефтянымъ газомъ, сжатымъ до 6 атмосферъ, горѣлъ въ теченіи 12 сутокъ, пока давленіе газа въ немъ достигло атмосфернаго, послѣ чего баканъ былъ вновь наполненъ газомъ и снова зажженъ. Все время въ теченіи этихъ опытовъ фонарь бакана свѣтилъ ровно и ясно, и огонь былъ видѣнъ въ ночное время, простымъ глазомъ, на разстояніи около 2 верстъ; при этомъ, не смотря на дувшіе свѣжіе вѣтра, огонь не заливало волной. Въ Англіи, гдѣ почти одновременно какъ и у насъ, производились опыты надъ баканами, освѣщаемыми сжатымъ газомъ, получились результаты еще болѣе удовлетворительные: баканъ, поставленный въ устьи р. Темзы, горѣлъ исправно въ теченіи 5 недѣль. Морское министерство внимательно слѣдитъ за этими опытами.

Вѣхи. Вѣхи съ флагами также служили предметомъ къ усовершенствованію. Такъ, во избѣжаніе потери флаговъ, которые не рѣдко срывались изъ корысти завладѣть кускомъ шерстяной ткани, въ 1862 году, на меляхъ, лежащихъ въ Ревельской бухтѣ, были поставлены вновь проектированныя вѣхи, у которыхъ рамки, вмѣсто флаговъ, были оплетены камышевой сѣткой и голики замѣнены срѣзанными пирамидами, составленными также изъ камышевыхъ сѣтокъ. Но примѣненіе камыша къ вѣхамъ, по тяжести переплета, представляло затрудненіе держать вѣху совершенно вертикально, особенно на небольшихъ глубинахъ.



нахъ и притомъ потеря камышевыхъ переплетовъ, при срываніи ихъ проходящими судами, обходилась дороже флаговъ, а потому камышевые переплеты и голики были отмѣнены сперва въ Кронштадтѣ, а затѣмъ въ 1865 году и вообще въ Балтійскомъ морѣ, и лоція обратилась къ прежнимъ флагамъ для вѣхъ и къ березовымъ прутьямъ для голиковъ. Вообще, сколько нибудь увеличенная площадь, даже сквозныхъ знаковъ, оказывалась непримѣнима для морскихъ вѣхъ, и желаніе оградить на сколько возможно такіа опасности, какъ Некмангрундъ, рифы Домеснескій, Церельскій, болѣе замѣтными чѣмъ вѣхи знаками, въ видѣ пирамидъ, не удавалось. Съ 1865 года они ограждаются двойными голиками, укрѣпленными на шестахъ раструбами вмѣстѣ или врозь. Впослѣдствіи, число такихъ голиковъ было увеличено, и теперь границы упомянутыхъ банки и рифовъ обставлены такъ часто двойными голиками, что судно, ошибкою прошедшее въ туманъ между ними, должно увидѣть хотя одинъ голикъ.

Съ 1868 года, для Балтійскаго моря съ его заливами принята система голиковъ, предложенная кап. 1 ранга Баженовымъ, основанная на примѣненіи формы и цвѣта голиковъ къ положенію опасности. Сущность этой системы заключается въ томъ, что видъ голика долженъ на сколько возможно напоминать тотъ румбъ компаса, на который мореплаватель долженъ его оставить; цвѣтъ сохраненъ тотъ же, какой привыкли видѣть на вѣхахъ, выставляемыхъ по фарватеру; въ

случаѣ же потери отъ вѣтра самого голика, окрашенный шестъ указываетъ положеніе мели. Такимъ образомъ, всѣ существовавшіе прежде предостерегательные знаки въ морѣ замѣнены всего слѣдующими четырьмя: 1) красный голикъ раструбомъ вверхъ, на красномъ шестѣ, фигурою своею,—по привычкѣ считать сѣверъверху карты, напоминающій N (nord) или сѣверъ, а цвѣтомъ, отвѣчающій красной вѣхѣ,—долженъ быть оставляемъ къ сѣверу, т. е. ограждать банку съ юга; 2) черный голикъ раструбомъ внизъ, на бѣломъ шестѣ, фигурою напоминающій S (sud) югъ, который находится на картахъ внизу, и цвѣтомъ бѣлаго шеста отвѣчающій бѣлой вѣхѣ,—долженъ быть оставляемъ къ югу, т. е. ограждать банку съ сѣверной стороны; 3) два черныхъ голика, насаженныхъ на полосатомъ, черномъ съ бѣлымъ, шестѣ раструбами вмѣстѣ,—своею фигурою, представляя изображеніе въ родѣ буквы O (ost) наводитъ на мысль, что опасность находится къ востоку и долженъ, слѣдовательно, быть оставляемъ мореплавателемъ къ востоку; 4) два красные голика раструбами врозь, на шестѣ, окрашенномъ, также, горизонтальными полосами, красной и бѣлой краской, своею фигурою дѣлаютъ изображеніе подобное буквѣ W (west), чѣмъ должны наводить на мысль объ оставленіи такихъ голиковъ къ западу.

Сверхъ этихъ четырехъ знаковъ, учрежденъ для небольшихъ мелей, которыя можно обходить со всѣхъ сторонъ, пятый знакъ, состоящій изъ двойнаго креста



на черномъ шестѣ и съ чернымъ шаромъ на вершинѣ.

Эта новая система голиковъ была введена въ употребленіе въ навигацію 1868 года и до сихъ поръ признается моряками удовлетворяющею вполнѣ своей цѣли. Ея удобство увеличивается еще тѣмъ, что мореплаватель, потерявшій счисленіе, или послѣ тумана очутившійся въ виду флажной вѣхи, узнаетъ по ней, что судно находится при входѣ въ шхеры, такъ какъ такіа вѣхи исключены изъ системы огражденія *морскихъ* мелей. Система голиковъ введена въ Финскомъ заливѣ отъ Петербурга до Дагерорта, въ Рижскомъ заливѣ, въ Балтійскомъ морѣ и въ Моонзундѣ.

До 1855 года плаваніе въ шхерахъ было почти недоступно безъ содѣйствія лоцмановъ, но и послѣднимъ были извѣстны далеко не всѣ фарватеры. Важное значеніе этихъ шхеръ въ военно-стратегическомъ отношеніи побудило приступить къ подробному ихъ изслѣдованію, и въ предыдущей главѣ «Обзора» уже изложено то, что сдѣлано по части ихъ описи. Многочисленность проходовъ между лабиринтомъ острововъ, образующихъ шхеры, и сходство многихъ мѣстностей придало большую важность вопросу — какими знаками обозначать ихъ на мѣстѣ. Коммисія, учрежденная въ 1866 году для облегченія способовъ плаванія въ шхерахъ, предложила особую систему знаковъ для внутреннихъ шхерныхъ фарватеровъ и для входовъ съ моря въ шхеры признала необходимымъ въ удобныхъ мѣстахъ на скалахъ положить пятна бѣлой масляной краской, а гдѣ склонъ скалъ неболь-

шой, тамъ сложить груды камней, и для свободнаго плаванія военныхъ судовъ по шхерамъ въ военное время безъ вѣхъ и лоцмановъ — обозначить всѣ доступные для судовъ разныхъ углубленій фарватеры створными знаками, устроенными на самомъ берегу и на подводныхъ камняхъ. Всѣ эти предположенія начали немедленно же приводиться въ исполненіе и продолжались изъ года въ годъ. Въ настоящее время проложеніе створовъ по различнымъ фарватерамъ для большихъ и малыхъ судовъ отъ Біаркэ до Рилаксъ-фіорда за Гангеуддомъ закончено. Такіе же створы назначены и для многочисленныхъ входовъ съ моря въ шхеры.

Что касается до предостерегательныхъ знаковъ, то введеніе въ шхерахъ новой системы, предложенной комисіею 1866 года, встрѣтило въ то время препятствіе, такъ какъ потребовало увеличенія расходовъ отъ лоцманской части въ Финляндіи, и только въ 1875 году система эта введена въ употребленіе въ нѣсколько измѣненномъ видѣ. Шхерная система состоитъ изъ двухъ видовъ знаковъ. Для огражденія опасностей на внутреннихъ фарватерахъ приняты шесты и голики: шестъ съ бѣлой окраской ставится для огражденія мели съ сѣвера, шестъ съ окраской его верхней половины бѣлой и нижней красной краской — для огражденія мели съ востока, красный голикъ раструбомъ вверхъ на красномъ шестѣ — для огражденія мели съ южной стороны и черный голикъ раструбомъ внизъ на шестѣ, котораго верхняя часть



красная и нижняя бѣлая — для огражденія мели съ запада; пестрый, красный съ бѣлымъ, шестъ съ перекладиной (крестъ) принять для постановки на меляхъ, которыя можно обходить со всѣхъ сторонъ.

Для огражденія входныхъ въ шхеры съ моря фарватеровъ, приняты вѣхи, окраска коихъ соотвѣтствуетъ окраскѣ описанныхъ выше шестовъ и голиковъ, но взамѣнъ голика, ограждающаго на внутреннихъ фарватерахъ мель съ запада—на такомъ же шестѣ придѣлывается красная, съ бѣлымъ посрединѣ квадратомъ вѣха; взамѣнъ шеста, ограждающаго мель съ востока — бѣлая съ краснымъ квадратомъ, а взамѣнъ креста, который ставится въ шхерахъ на самой мели, на меляхъ при входѣ съ моря принято ставить такой же пестрый шестъ съ вѣхою красною съ бѣлымъ пополамъ.

Въ Черномъ морѣ, куда, какъ и во всѣ другія моря, сообщаются всѣ нововведенія по части лоцн, для соображенія и примѣненія ихъ, если позволяютъ мѣстныя условія, отвергли камышъ, какъ слишкомъ дорогой матеріалъ, но воспользовались неудавшимися въ Балтійскомъ морѣ рѣшетчатыми пирамидами и шарами изъ обручей. Такимъ образомъ тамъ вѣхи, кромѣ окраски, различаются между собою рѣшетчатыми фигурами, утвержденными на ихъ вершинахъ. Красныя вѣхи имѣютъ красные конусы основаніемъ къверху, черныя вѣхи — черные конусы основаніемъ книзу; пестрыя вѣхи, обозначающія банки и днища затонувшихъ судовъ, имѣютъ шары изъ обручей;

рѣшетчатые же деревянные прямоугольники приспособлены къ вѣхамъ, разставленнымъ на рейдахъ, для указанія ближайшаго къ берегу предѣла для якорныхъ мѣстъ. Къ зимнимъ вѣхамъ, которыя ставятся взамѣнъ описанныхъ, прибавляется одинъ квадратный аршинъ парусины, окрашенный въ тотъ же цвѣтъ, какъ и самыя вѣхи. Для того, чтобы удерживать вѣхи съ такими тяжелыми украшеніями, прикрѣпляются къ нимъ грузы; но не смотря на то ежегодный расходъ отъ потери этихъ вѣхъ отъ льда и штормовъ значителенъ и дошелъ въ 1878 году по черноморскому бассейну до 8000 р. Въ Каспійскомъ морѣ, напротивъ, система голиковъ вошла въ большое употребленіе, а равно въ Восточномъ океанѣ, по р. Амуру и его лиману.

Важное значе-  
ніе статистики  
крушеній.

Прежде чѣмъ приступать къ изложенію данныхъ о кораблекрушеніяхъ, надлежитъ еще разъ оговориться, что подъ именемъ крушеній здѣсь разумѣются всѣ случаи съ судами, повлекли ли эти случаи за собою полную гибель, значительное или незначительное поврежденіе, снятіе съ мели безъ поврежденій или неизвѣстные результаты, равно случаи пожаровъ, столкновеній и произвольныхъ выбрасываній на берегъ по причинѣ течи въ суднѣ.

Изъ предыдущей и этой VII главы «Обзора» видно, что въ минувшее двадцатипятилѣтіе мѣры къ обезопасенію плаванія въ русскихъ водахъ и къ предупрежденію крушеній были многочисленны и разнообразны. Изслѣдованіе морей, изданіе новыхъ подробныхъ



морскихъ картъ, постановка новыхъ маяковъ, опознательныхъ башенъ, створныхъ и предостерегательныхъ знаковъ, улучшеніе маячнаго освѣщенія и открытіе новыхъ лоцманскихъ цеховъ—все это должно было сдѣлать плаваніе въ нашихъ моряхъ болѣе обезпеченнымъ отъ несчастныхъ случайностей. Ни одно изобрѣтеніе, заграницей или дома, не оставалось безъ серьезнаго обсужденія и примѣненія, если оно оказывалось годнымъ. Въ тоже время, какъ это видно изъ II главы первой части «Обзора», принимались мѣры къ распространенію сколь возможно среди населенія, занимающагося каботажнымъ судоходствомъ въ нашихъ моряхъ, правильныхъ понятій по части сооруженія судовъ и управленія ими. Морское министерство издало также правила о нагрузкѣ каботажныхъ судовъ и правила для избѣжанія столкновений судовъ въ морѣ. Имѣли ли всѣ эти мѣры послѣдствія, которыя отъ нихъ ожидались? Отвѣтъ на этотъ вопросъ можетъ дать только одна статистика крушеній судовъ въ нашихъ водахъ.

Статистика крушеній судовъ коммерческаго флота у нашихъ морскихъ береговъ получила важное значеніе только въ началѣ описываемаго періода, когда потребовались данныя, на которыхъ могло бы быть основано обсужденіе мѣръ къ улучшенію и обезопасенію плаванія въ нашихъ моряхъ.

До 1859 года въ гидрографическомъ департаментѣ получались свѣдѣнія только о тѣхъ крушеніяхъ, которыя совершались въ виду маяковъ, и такъ какъ по-

слѣднихъ было всего болѣе въ Балтійскомъ морѣ, то только относительно Балтійскихъ береговъ и имѣлись сколько нибудь полныя свѣдѣнія о числѣ крушеній. Въ этомъ году морское министерство обратилось въ министерство финансовъ съ просьбою, чтобы морскія таможи сообщали въ ближайшіе наши морскіе порты о всѣхъ несчастныхъ случаяхъ съ судами, совершающихся въ виду такихъ постовъ. Затѣмъ въ 1861 году такое же приглашеніе было сдѣлано и министерствамъ внутреннихъ дѣлъ и государственныхъ имуществъ. Вслѣдствіе общаго содѣйствія этихъ министерствъ, статистика крушеній стала полнѣе и въ послѣдующіе годы могла уже служить указаніемъ постепенности въ сооруженіи маяковъ, гдѣ они болѣе необходимы. Но кромѣ числа крушеній, для морскаго министерства было чрезвычайно важно знать причины и обстоятельства ихъ, чтобы можно было изыскать противъ нихъ средства, а потому гидрографическій департаментъ разослалъ во всѣ наши морскіе порты образцы вѣдомостей съ вопросами о необходимыхъ данныхъ по каждому отдѣльному случаю крушенія. Такимъ образомъ, за послѣднія десять лѣтъ наша статистика кораблекрушеній значительно улучшилась, хотя и не могла еще достигнуть надлежащей полноты и подробности. Происходитъ это отчасти отъ недостатка населенности береговъ, гдѣ иногда бываютъ крушенія, отъ отдаленности этихъ мѣстъ отъ учрежденій, обязанныхъ доносить въ порты о крушеніяхъ и сопровождавшихъ ихъ обстоятель-



ствахъ. Поэтому, часто получаются свѣдѣнія скудныя и нерѣдко все кромѣ самаго факта крушенія судна остается неизвѣстнымъ. Такіе недостатки въ свѣдѣніяхъ замѣтны больше по крушенію у береговъ Финляндіи, Бѣлаго моря и Сѣвернаго океана; меньше по берегамъ Каспійскаго и еще менѣе Чернаго и Балтійскаго морей.

Въ настоящее время, статистика крушеній, не смотря на ея неполноту, позволяетъ опредѣлить среднюю годовую потерю судовъ русскаго коммерческаго флота за 23 года описываемаго періода и объяснить причины большинства случаевъ крушеній за это время; также даетъ возможность сравнить итоги гибели судовъ съ такими же итогами въ другихъ европейскихъ державахъ за 10 послѣднихъ лѣтъ, наконецъ даетъ много другихъ итоговъ для выводовъ; но не позволяетъ еще опредѣлить, ни цѣнности потерянаго груза, ни старости судовъ, ни точнаго обозначенія ранга и вмѣстимости судовъ, ни обстоятельствъ погоды при крушеніяхъ. Число же неизвѣстныхъ причинъ крушеній за 23 года составляетъ еще 13%. Въ Англіи, гдѣ статистика крушеній достигла лучшей разработки, неизвѣстныя причины крушеній составляютъ за 15 лѣтъ (1856—1870 г.) только около 2% всего числа крушеній.

Въ теченіи 23-хъ лѣтъ, съ 1856—1878 годъ включительно, у береговъ и въ моряхъ Имперіи произошло крушеній: русскихъ и иностранныхъ коммерческихъ, паровыхъ, парусныхъ и каботажныхъ су-

Число случаевъ  
крушенія ком-  
мерческихъ су-  
довъ.

довъ 3,442. По нѣкоторымъ несомнѣннымъ даннымъ это число ниже дѣйствительнаго на 100—150 судовъ.

Въ общемъ числѣ крушеній было:

|                                          |        |
|------------------------------------------|--------|
| Паровыхъ судовъ . . . . .                | 223.   |
| Парусныхъ мореходныхъ . . . . .          | 2,188. |
| Каботажныхъ и грузовыхъ . . . . .        | 1,031. |
| Изъ числа судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе: |        |

|                                                   |       |
|---------------------------------------------------|-------|
| 1) Погибло, то есть разбилося, сгорѣло, затонуло: |       |
| паровыхъ . . . . .                                | 55    |
| парусныхъ и каботажныхъ . . . . .                 | 1,889 |

1,944 (58%)

2) Получили значительныя поврежденія:

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| паров. парусн. и каботаж. . . . . | 756 (21%) |
|-----------------------------------|-----------|

3) Получили незначительныя поврежденія или благополучно сошли съ мели. 315 (9%)

4) Неизвѣстныя послѣдствія крушеній . . . . . 427 (12%)

По годамъ число крушеній распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

|                         |                | Число судовъ потерпѣвшихъ крушеніе. |               |                | ИТОГО. |
|-------------------------|----------------|-------------------------------------|---------------|----------------|--------|
| Г О Д А.                |                | Русскихъ.                           | Финляндскихъ. | Иностран-ныхъ. |        |
| Годовые итоги крушеній. | 1856 . . . . . | 48                                  | 12            | 75             | 135    |
|                         | 1857 . . . . . | 59                                  | 6             | 89             | 154    |
|                         | 1858 . . . . . | 74                                  | 5             | 56             | 135    |
|                         | 1859 . . . . . | 39                                  | 6             | 49             | 94     |
|                         | 1860 . . . . . | 34                                  | 13            | 72             | 119    |
|                         | 1861 . . . . . | 85                                  | 5             | 48             | 138    |



| Г О Д А.       | Число судовъ потерѣвшихъ крушеніе: |                    |                    | ИТОГО. |
|----------------|------------------------------------|--------------------|--------------------|--------|
|                | Русскихъ                           | Финлянд-<br>скихъ. | Иностран-<br>ныхъ. |        |
| 1862 . . . . . | 128                                | 3                  | 59                 | 190    |
| 1863 . . . . . | 50                                 | 20                 | 81                 | 151    |
| 1864 . . . . . | 90                                 | 6                  | 75                 | 171    |
| 1865 . . . . . | 85                                 | 15                 | 84                 | 184    |
| 1866 . . . . . | 72                                 | 7                  | 54                 | 133    |
| 1867 . . . . . | 78                                 | 10                 | 128                | 216    |
| 1868 . . . . . | 76                                 | 11                 | 52                 | 139    |
| 1869 . . . . . | 77                                 | 7                  | 62                 | 146    |
| 1870 . . . . . | 101                                | 11                 | 43                 | 155    |
| 1871 . . . . . | 75                                 | 10                 | 40                 | 125    |
| 1872 . . . . . | 75                                 | 7                  | 41                 | 123    |
| 1873 . . . . . | 101                                | 7                  | 50                 | 158    |
| 1874 . . . . . | 106                                | 15                 | 60                 | 181    |
| 1875 . . . . . | 88                                 | 9                  | 53                 | 150    |
| 1876 . . . . . | 94                                 | 11                 | 58                 | 163    |
| 1877 . . . . . | 52                                 | 9                  | 73                 | 134    |
| 1878 . . . . . | 86                                 | 6                  | 56                 | 148    |
| Итого .        | 1,773                              | 211                | 1,458              | 3,442  |

Такимъ образомъ, самая меньшая цифра—94 судна относится къ 1859 году, а наибольшая—216 судовъ къ 1867 году. Такъ какъ крушенія судовъ происходятъ, главнымъ образомъ, отъ преобладанія вѣтровъ значительной силы и продолжительности, то непрерывный рядъ годовыхъ итоговъ не можетъ представлять никакого постепеннаго порядка въ увеличеніи или уменьшеніи крушеній. Но если взять среднія

цифры, на примѣръ за 4 пятилѣтія, исключивъ 1867 годъ, какъ безпримѣрный по массѣ судовъ затертыхъ льдами въ Бѣломъ морѣ, то первое, третье и четвертое пятилѣтіе покажутъ, какъ и слѣдовало ожидать, нѣкоторое постепенное увеличеніе крушеній. Эти пятилѣтія даютъ:

|              |           |       |           |
|--------------|-----------|-------|-----------|
| 1858—1862 г. | . . . . . | 135   | крушеній. |
| 1863—1868 —  | . . . . . | 155   | —         |
| 1869—1873 —  | . . . . . | 141,4 | —         |
| 1874—1878 —  | . . . . . | 155,2 | —         |

Второе изъ пятилѣтій идетъ какъ бы въ разрѣзъ съ остальными тремя въ порядкѣ увеличенія числа крушеній; но при такихъ небольшихъ итогахъ довольно двухъ нѣсколько выдающихся цифръ, чтобы измѣнить среднее изъ пяти и въ данномъ случаѣ измѣненіе произошло отъ двухъ годовыхъ итоговъ, являющихся въ 1864 и 1865 годахъ, вслѣдствіе особенно сильныхъ штормовъ, въ первый годъ въ черноморскомъ бассейнѣ и во второй въ балтійскомъ, когда, на примѣръ, въ Нарвской губѣ было сорвано съ якорей и выброшено на берегъ 22 судна. Такое увеличеніе крушеній въ нашихъ моряхъ, какъ и вездѣ, очень естественно, потому что число плавающихъ судовъ постепенно увеличивается. Но если взять численныя ежегодныя отношенія между итогами плаванія и итогами крушеній за два пятилѣтія послѣднихъ десяти лѣтъ, какъ годовъ, въ которые статистика крушеній у насъ сдѣлалась болѣе точною, то эти отношенія показываютъ, что увеличеніе крушеній судовъ не идетъ



пропорціонально увеличенію плаванія, но отстаєтъ отъ послѣдняго. Изъ слѣдующей таблицы видно число плаваній и крушеній въ послѣднія десять лѣтъ.

| Годы. | Плаваніе. | Крушеніе. |
|-------|-----------|-----------|
| 1869  | 46,722    | 146       |
| 1870  | 48,529    | 135       |
| 1871  | 47,737    | 125       |
| 1872  | 49,099    | 123       |
| 1873  | 48,899    | 156       |
| 1874  | 57,461    | 179       |
| 1875  | 46,570    | 144       |
| 1876  | 56,929    | 161       |
| 1877  | 43,999    | 132       |
| 1878  | 65,124    | 140       |

Приведенныя въ этой таблицѣ цифры ежегодныхъ плаваній выражаютъ собою число судовъ пришедшихъ въ порты, слѣдовательно, какъ бы число рейсовъ сдѣланныхъ всѣми плавающими судами, пришедшими изъ заграницы и плавающими между нашими портами; такимъ образомъ, за пятилѣтіе съ 1869 по 1873 годъ одно крушеніе приходилось на 351 плававшихъ судна, а за пятилѣтіе съ 1873 по 1878 годъ одно на 357.

Это уменьшеніе крушеній судовъ нагляднѣе видно, если сопоставить самыя цифры, а не ихъ отношенія; такъ: при 240,986 плаваніяхъ за первое пятилѣтіе было

685 крушеній, за второе, при 270,173 плаваніяхъ — 756 крушеній. Если бы крушенія шли пропорціо-нально увеличенію плаванія, то, вмѣсто 756 случаевъ за второе пятилѣтіе, получилось бы до 768 крушеній.

Эти ариѳметическіе выводы приводятъ къ утѣшительному заключенію, что мѣры, предпріятыя морскимъ министерствомъ для предупрежденія кораблекрушеній, не пропали даромъ и оказываютъ вліяніе на благополучное плаваніе судовъ.

Итоги круше-  
ній по роду и  
національности  
судовъ.

Слѣдующая таблица покажетъ число судовъ всѣхъ націй, погибшихъ въ нашихъ моряхъ за 23 года опи-сываемаго періода и процентное содержаніе ихъ къ общему числу судовъ потерпѣвшихъ крушеніе:

| Какихъ націй.    | Число судовъ по-<br>терпѣвшихъ кру-<br>шеніе и другіе не-<br>счастные случаи. |                                       | Число погибшихъ<br>судовъ. |                                       | % погиб-<br>шихъ.              |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
|                  | Паро-<br>выхъ.                                                                | Парус-<br>ныхъ и<br>каботаж-<br>ныхъ. | Паро-<br>выхъ.             | Парус-<br>ныхъ и<br>каботаж-<br>ныхъ. |                                |
| Русскія . . . .  | 69                                                                            | 1704                                  | 15                         | 1119                                  | 64 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Финляндскія . .  | 14                                                                            | 197                                   | —                          | 74                                    | 34 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Норвежскія. . .  | 1                                                                             | 180                                   | —                          | 86                                    | 47 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Шведскія . . . . | 11                                                                            | 74                                    | 1                          | 25                                    | 30 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Германскія . . . | 16                                                                            | 170                                   | 6                          | 97                                    | 60 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Датскія . . . .  | 3                                                                             | 68                                    | 1                          | 29                                    | 42 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Гамбургскія . .  | —                                                                             | 5                                     | —                          | 4                                     | —                              |
| Голландскія . .  | 2                                                                             | 142                                   | —                          | 85                                    | 59 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Англійскія . . . | 96                                                                            | 408                                   | 31                         | 228                                   | 49 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |



|                    |   |    |   |    |     |
|--------------------|---|----|---|----|-----|
| Французскія . . .  | 3 | 2  | — | 2  | —   |
| Испанскія . . .    | — | 1  | — | 1  | —   |
| Итальянскія . . .  | 1 | 32 | — | 15 | 45% |
| Австрійскія . . .  | — | 13 | — | 7  | 54% |
| Греческія . . .    | — | 58 | — | 38 | 65% |
| Турецкія . . .     | — | 37 | — | 21 | 57% |
| Американскія . . . | 1 | 12 | 1 | 2  | 23% |
| Китайскія . . .    | — | 2  | — | 2  | —   |
| Неизвѣстныя . . .  | 2 | 64 | — | 36 | —   |

Высокій процентъ погибшихъ русскихъ судовъ, сравнительно съ судами другихъ націй, объясняется тѣмъ, что въ приведенныхъ цифрахъ крушенія и гибели нашихъ судовъ заключается почти 55% каботажныхъ и грузовыхъ судовъ, которыя болѣе безпомощны борются съ крѣпкими вѣтрами и, потерпѣвъ крушеніе, гибнутъ гораздо легче, такъ какъ имѣютъ менѣе средствъ къ спасенію. Между тѣмъ какъ изъ иностранныхъ судовъ, приходящихъ въ наши порта, очень мало каботажныхъ и вообще имѣющихъ вмѣстимость менѣе 50 тоннъ.

Если же отдѣлить каботажныя суда и показать потерю русскаго коммерческаго флота одними парусными мореходными и паровыми судами, то, за 10 послѣднихъ лѣтъ, получатся слѣдующія цифры погибшихъ отъ крушеній и другихъ случаевъ судовъ, имѣющихъ свыше 50 тоннъ:

|                        |    |
|------------------------|----|
| въ 1869 году . . . . . | 19 |
| — 1870 — . . . . .     | 33 |
| — 1871 — . . . . .     | 35 |

|                        |      |
|------------------------|------|
| въ 1872 году . . . . . | 37   |
| — 1873 — . . . . .     | 42   |
| — 1874 — . . . . .     | 52   |
| — 1875 — . . . . .     | 32   |
| — 1876 — . . . . .     | 34   |
| — 1877 — . . . . .     | 24   |
| — 1878 — . . . . .     | 25   |
| <hr/>                  |      |
| Итого                  | 333. |

Принимая, для приближительнаго вывода, численность судовъ нашего флота за 1878 годъ 2600 (безъ Финляндіи), средняя годовая потеря флота выразится  $1\frac{2}{10}\%$ .

Изъ подобныхъ же данныхъ оказывается, что потеря въ это же время была:

|                                       |                     |
|---------------------------------------|---------------------|
| во французскомъ коммерческомъ флотѣ . | $5\frac{8}{10}\%$ . |
| въ датскомъ . . . . .                 | $3\frac{3}{10}\%$ . |
| — шведскомъ . . . . .                 | $1\frac{4}{10}\%$ . |
| — норвежскомъ . . . . .               | $2\frac{6}{10}\%$ . |
| — германскомъ . . . . .               | $4\frac{1}{10}\%$ . |

Небольшой, сравнительно съ другими флотами, процентъ потери судовъ нашего коммерческаго флота можетъ объясняться плаваніемъ большинства нашихъ мореходныхъ судовъ въ своихъ моряхъ, а не заграницей, слѣдовательно въ мѣстностяхъ болѣе знакомыхъ.

Причины крушеній.

Для объясненія причинъ крушеній судовъ въ нашихъ моряхъ, эти причины въ слѣдующей таблицѣ раздѣлены на группы, смотря по степени зависимости ихъ отъ неизбѣжныхъ обстоятельствъ и отъ обстоятельствъ, въ которыхъ знаніе, бдительность и энергія управляющихъ судномъ могли бы предотвратить случившіяся несчастія.



|                                                                                                                                        | Русскихъ<br>судовъ. | Иностран-<br>ныхъ судовъ. | Итого. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------|--------|
| 1) Крушенія происходившія отъ бурь:                                                                                                    |                     |                           |        |
| Погибло или повреждено въ пути . .                                                                                                     | 367                 | 47                        | 414    |
| Бурей выброшено съ пути на берегъ .                                                                                                    | 409                 | 253                       | 662    |
| Сорвано съ якорей или сдрейфовано<br>и выброшено на берегъ . . . . .                                                                   | 271                 | 158                       | 429    |
|                                                                                                                                        |                     |                           | 1505   |
| 2) Крушенія, которыя, при исправномъ<br>снаряженіи судна и порядкѣ на немъ,<br>въ большинствѣ случаевъ можно было бы<br>предотвратить: |                     |                           |        |
| Появившаяся течь, вслѣдствіе которой<br>суда сами выбрасывались на берегъ . .                                                          | 143                 | 54                        | 197    |
| Опрокинуло . . . . .                                                                                                                   | 52                  | 16                        | 68     |
| Пожаръ . . . . .                                                                                                                       | 24                  | 22                        | 46     |
| Невѣрность компаса . . . . .                                                                                                           | 3                   | 26                        | 29     |
| Невѣрность судовой карты . . . . .                                                                                                     | 2                   | 16                        | 18     |
| Взрывъ котла . . . . .                                                                                                                 | —                   | 3                         | 3      |
|                                                                                                                                        |                     |                           | 361    |
| 3) Крушенія, зависѣвшія въ большинствѣ<br>случаевъ отъ риска капитановъ, невѣр-<br>ности счисленія и недостатка бдитель-<br>ности:     |                     |                           |        |
| Туманъ . . . . .                                                                                                                       | 92                  | 298                       | 390    |
| Столкновенія . . . . .                                                                                                                 | 33                  | 34                        | 67     |
| Теченіе . . . . .                                                                                                                      | 9                   | 29                        | 38     |
| Убыль воды на барахъ и въ лиманахъ<br>рыкъ . . . . .                                                                                   | 4                   | 13                        | 17     |
| Отсутствіе вѣхъ за зимнимъ временемъ<br>и неосвѣщеніе маяковъ во время войны .                                                         | 9                   | 9                         | 18     |

|                                                                                                                     | Русскихъ судовъ. | Иностран-ныхъ судовъ. | Итого. |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------|--------|-----|
| Ненослушалось руля . . . . .                                                                                        | 2                | 8                     | 10     | 540 |
| 4) Крушенія, совершившіяся непосред-<br>ственно отъ ошибокъ капитановъ и управ-<br>ляющихъ судами:                  |                  |                       |        |     |
| Ошибки въ счисленіи . . . . .                                                                                       | 24               | 108                   | 132    |     |
| Ошибки въ вѣхахъ . . . . .                                                                                          | 3                | 28                    | 31     |     |
| Ошибки лоцмана. . . . .                                                                                             | 5                | 6                     | 11     |     |
| Неимѣніе лоцмана . . . . .                                                                                          | 1                | 15                    | 16     |     |
| Ненослушаніе совѣтамъ лоцмана . . .                                                                                 | —                | 3                     | 3      |     |
| Неосторожность и небрежность . . .                                                                                  | 22               | 61                    | 83     | 276 |
| 5) Крушенія и несчастные случаи, неза-<br>висѣвшіе отъ управлявшихъ судами:                                         |                  |                       |        |     |
| Неизвѣстная мель . . . . .                                                                                          | 6                | 9                     | 15     |     |
| Затерло, прорѣзало льдомъ . . . . .                                                                                 | 69               | 138                   | 207    |     |
| Пробило дно объ оставленные въ га-<br>ваняхъ и на рейдахъ якоря, о затонув-<br>шія суда и неизвѣстные предметы. . . | 36               | 17                    | 53     |     |
| Гроза . . . . .                                                                                                     | 2                | —                     | 2      |     |
| Непріятельская бомбардировка въ Ея-<br>паторіи въ 1877 году . . . . .                                               | 1                | —                     | 1      |     |
| Сожжено киргизами при нападеніи на<br>фортъ Александровскій въ 1870 году. .                                         | 2                | —                     | 2      | 280 |
| 6) Крушенія отъ неизвѣстныхъ и не-<br>выясненныхъ причинъ. . . . .                                                  | 181              | 278                   | 459    | 459 |
| 7) Суда найденныя въ морѣ или выб-<br>рошенныя на берегъ безъ людей . . .                                           | —                | 21                    | 21     | 21  |



Изъ этихъ итоговъ видно, что бури даютъ 43% всей суммы крушеній; но, причисляя къ этой группѣ половину числа судовъ, выброшенныхъ на берегъ отъ течи, которая въ тихую погоду или не появилась бы вовсе или позволила бы благополучно окончить плаваніе, и половину числа опрокинутыхъ судовъ, которыя не всегда оказывались безъ груза, процентъ несчастій отъ бурь увеличится до 47%.

Туманы, на которые приходится 11% крушеній, не должны бы въ сущности быть опасны, при осторожности управляющихъ плаваніемъ судовъ, потому что въ большинствѣ случаевъ можно выждать ихъ, удаляясь въ море или бросивъ якорь. Число крушеній въ этомъ случаѣ увеличивается чисто коммерческими расчетами, заставляющими торопиться придти въ назначенный портъ, и рисковать, принимая въ соображеніе что суда и грузъ застрахованы.

Немного менѣе, а именно 8% всѣхъ крушеній, даютъ причины, безспорно зависѣвшія отъ управлявшихъ судами, и изъ такихъ причинъ цѣлая половина падаетъ на ошибки въ счисленіи; эти ошибки надо отнести къ незнанію мѣстныхъ теченій, не провѣркѣ счисленій обсерваціями и наконецъ просто отсутствію правильнаго счисленія, что пагубно особенно при лавировкѣ судовъ; для объясненія въ послѣднемъ случаѣ своего крушенія, капитаны коммерческихъ судовъ употребляютъ выраженіе «потерялъ счисленіе».

Группа причинъ, независящихъ отъ управляющихъ судами, даетъ также 8% всѣхъ крушеній и изъ нихъ

большая часть падаетъ на крушеніе и гибель отъ льда, хотя, строго разбирая, не всегда ледъ застаеъ судно въ морѣ неожиданно, но нерѣдко поздній выходъ изъ порта, или ранній приходъ судовъ въ наши порта, когда ледъ еще плаваеъ массами, служить причиною бѣдствія, не смотря на то, что суда предупреждаются объ опасности, какъ это было въ 1867 году въ Бѣломъ морѣ, и бываетъ еще въ Рижскомъ заливѣ, гдѣ устроенъ при входѣ въ заливъ телеграфъ, извѣщающій суда о состояніи льда въ этомъ заливѣ.

Мѣста круше-  
ній.

Въ слѣдующей таблицѣ изображено, сколько случаевъ крушеній и въ какихъ мѣстностяхъ нашего морскаго побережья произошло въ періодъ времени съ 1856 по 1878 годъ.

#### БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ И ЕГО ЗАЛИВЫ.

|                                                          |     |
|----------------------------------------------------------|-----|
| Отъ Петербурга до Кронштадта. . . . .                    | 262 |
| Лондонская мель и Толбухинъ маякъ. . . . .               | 17  |
| Стирсудденъ. . . . .                                     | 3   |
| Долгій Носъ. . . . .                                     | 4   |
| Сескаръ. . . . .                                         | 20  |
| Нерва. . . . .                                           | 10  |
| Лавенсари. . . . .                                       | 13  |
| Соммерсъ. . . . .                                        | 20  |
| Нарвская губа и рейдъ. . . . .                           | 111 |
| Острова Тютерсы, банка Викала и банка Неугрундъ. . . . . | 17  |
| Острова Гогландъ и Виргины. . . . .                      | 62  |
| Островъ Родшхеръ. . . . .                                | 15  |



|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| Острова Гофты. . . . .                      | 5  |
| Стеньшеръ. . . . .                          | 23 |
| Губа Кунда. . . . .                         | 17 |
| Островъ Экгольмъ и банка Кальгрудъ. . .     | 16 |
| Монвикъ. . . . .                            | 12 |
| Колковикъ . . . . .                         | 5  |
| Кальбодегрудъ. . . . .                      | 9  |
| Островъ Врангель. . . . .                   | 12 |
| Наргенъ и Ревельстейнская банка. . . .      | 22 |
| Ревельскій рейдъ и островъ Вульфъ. . .      | 42 |
| Мысъ Сурупъ. . . . .                        | 14 |
| Отъ Сурупа до Пакерорта. . . . .            | 26 |
| Острова Оденсхольмъ и Неугрудъ. . . .       | 12 |
| Островъ Вормсъ, Штапельботтенскій рифъ. .   | 18 |
| Мысъ Тахкона, рифы Анкеръ и Безгрудъ. .     | 20 |
| Банка Некмангрудъ. . . . .                  | 29 |
| Финскій заливъ (въ морѣ) . . . . .          | 29 |
| Островъ Даго: мысъ Дагерортскій или Ристна. | 18 |
| SW сторона острова. . . . .                 | 22 |
| Островъ Эзель: Курья лапка . . . . .        | 34 |
| островъ Фильзандъ . . . . .                 | 48 |
| отъ Фильзанда до Свальфе-                   |    |
| рорта. . . . .                              | 49 |
| Отъ Люзерорта до Виндавы. . . . .           | 11 |
| Виндава. . . . .                            | 25 |
| Отъ Виндавы до Либавы. . . . .              | 38 |
| Либава. . . . .                             | 17 |
| Отъ Либавы до прусской границы. . . .       | 17 |
| Балтійское море (въ морѣ). . . . .          | 13 |

|                                               |     |
|-----------------------------------------------|-----|
| Рижскій заливъ: Свальферортскій рифъ. . . . . | 40  |
| SO сторона острова Эзеля. . . . .             | 19  |
| Моонзундъ (южный входъ). . . . .              | 27  |
| островъ Руно. . . . .                         | 16  |
| островъ Кюно. . . . .                         | 11  |
| Перновскій заливъ. . . . .                    | 22  |
| отъ Перновскаго залива до                     |     |
| устья р. Западной Двины . . . . .             | 14  |
| устье р. Западной Двины. . . . .              | 56  |
| отъ устья р. Западной Двины                   |     |
| до Домеснесскаго рифа . . . . .               | 19  |
| Домеснесскій рифъ. . . . .                    | 77  |
| отъ Домеснесскаго рифа до                     |     |
| Люзерорта . . . . .                           | 27  |
| Люзерортъ. . . . .                            | 7   |
| Финляндскія шхеры. . . . .                    | 133 |
| Ботническій заливъ. . . . .                   | 205 |

ЧЕРНОЕ МОРЕ.

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| Днѣстровскій лиманъ. . . . .                    | 39 |
| Отъ лимана до Одессы. . . . .                   | 14 |
| Одесса (гавань и рейдъ). . . . .                | 42 |
| Отъ Одессы до Очакова. . . . .                  | 16 |
| Очаковъ. . . . .                                | 15 |
| Днѣпровскій лиманъ. . . . .                     | 29 |
| Полуостровъ Тендра . . . . .                    | 31 |
| Отъ Тендры до Евпаторіи. . . . .                | 40 |
| Евпаторія. . . . .                              | 77 |
| Отъ Евпаторіи до Севастопольской бухты. . . . . | 40 |



|                                           |    |
|-------------------------------------------|----|
| Севастопольская бухта. . . . .            | 18 |
| Отъ Севастопольской бухты до Феодосіи. .  | 46 |
| Отъ Феодосіи до Керченскаго пролива. . .  | 35 |
| Сухумъ Кале. . . . .                      | 6  |
| Поти. . . . .                             | 17 |
| По Кавказскому берегу въ разныхъ мѣстахъ. | 14 |
| Въ открытомъ морѣ. . . . .                | 65 |

Керченскій проливъ.

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Тузлиная коса. . . . .              | 14 |
| Камышъ-бурунская бухта . . . . .    | 22 |
| Акбурунскій рифъ. . . . .           | 29 |
| Керчь. . . . .                      | 10 |
| Еникале. . . . .                    | 20 |
| Въ другихъ мѣстахъ пролива. . . . . | 17 |

Азовское море.

|                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| Восточный берегъ отъ Керченскаго пролива<br>до устья р. Дона . . . . . | 61 |
| Рѣка Донъ и его устья. . . . .                                         | 25 |
| Таганрогъ. . . . .                                                     | 59 |
| Кривая коса. . . . .                                                   | 17 |
| Маріуполь. . . . .                                                     | 23 |
| Бѣлосарайская коса. . . . .                                            | 36 |
| Бердянская коса. . . . .                                               | 66 |
| Обиточная коса. . . . .                                                | 15 |
| Геническъ, Бѣглицкая коса, Темрюкъ и другія<br>мѣста. . . . .          | 28 |
| Въ открытомъ морѣ. . . . .                                             | 45 |

КАСПІЙСКОЕ МОРЕ.

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| На взморѣ, у устьевъ р. Волги. . . . .  | 38 |
| Островъ Четырехбугорный. . . . .        | 12 |
| Отъ острова Четырехбугорнаго до острова |    |
| Чечень . . . . .                        | 22 |
| Островъ Чечень. . . . .                 | 28 |
| Петровскъ. . . . .                      | 14 |
| Дербентъ. . . . .                       | 11 |
| Низовая пристань. . . . .               | 15 |
| Полуостровъ Апшеронъ съ островами. . .  | 39 |
| Баку. . . . .                           | 7  |
| Устье р. Куры съ островами. . . . .     | 31 |
| Ленкорань. . . . .                      | 23 |
| На сѣверномъ, восточномъ и южномъ бере- |    |
| гахъ моря. . . . .                      | 8  |
| Въ открытомъ морѣ. . . . .              | 50 |

БѢЛОЕ МОРЕ И СѢВЕРНЫЙ ОКЕАНЪ.

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| Отъ Норвежской границы до Св. Носа. . . | 38 |
| Отъ Св. Носа до мыса Орлова. . . . .    | 7  |
| Мысъ Орловъ. . . . .                    | 14 |
| Между Орловымъ и Сосновцемъ. . . . .    | 13 |
| Сосновецъ. . . . .                      | 14 |
| Островъ Моржовецъ. . . . .              | 3  |
| По Терскому берегу. . . . .             | 65 |
| Онежскій заливъ. . . . .                | 26 |
| Желѣзные ворота и другія мѣста. . . . . | 7  |
| Устье р. Сѣверной Двины. . . . .        | 42 |



|                            |    |
|----------------------------|----|
| Печорскій заливъ. . . . .  | 6  |
| Въ открытомъ морѣ. . . . . | 41 |

Восточный океанъ.

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| Рѣка Амуръ и ея лиманъ. . . . . | 6 |
| Татарскій заливъ. . . . .       | 4 |
| Заливъ Петра Великаго. . . . .  | 4 |
| Островъ Аскольдъ. . . . .       | 3 |
| Босфоръ Восточный. . . . .      | 3 |
| Заливъ Посѣта. . . . .          | 2 |
| Охотское море. . . . .          | 3 |

Въ 1867 году множество иностранныхъ судовъ было затерто льдомъ въ Бѣломъ морѣ, у Терскаго берега. Этотъ несчастный случай, безпримѣрный по числу судовъ, одновременно потерпѣвшихъ крушеніе, объясняется тѣмъ, что продолжительные сѣверные вѣтра, дувшіе въ апрѣлѣ и маѣ, нагнали огромныя массы льда изъ Ледовитаго океана въ бассейнъ Бѣлаго моря и, вліяя на продолжительность зимы у южныхъ береговъ моря, задержали тамъ ледъ до поздней весны, т. е. до времени, когда обыкновенно приходятъ въ Архангельскъ иностранныя суда. Бывшій въ то время въ Архангельскѣ норвежскій консулъ, командоръ флота Флейшеръ, служившій нѣкоторое время въ русскомъ флотѣ, соображая пагубныя послѣдствія, какія могутъ произойти для ожидаемыхъ судовъ, когда вмѣстѣ со вскрытіемъ Двины южные вѣтра понесутъ массы льда навстрѣчу судамъ, далъ знатъ заблаговременно, чрезъ Христіанію, во всѣ иностранныя порты, отку-

Выдающіеся  
случаи крушеній.

да ожидали прихода въ Архангельскъ шведско-норвежскихъ судовъ, чтобы они выходили изъ портовъ не ранѣе мѣсяца послѣ вскрытія Двины, о чемъ консулъ общалъ также своевременно увѣдомить. На такое предупрежденіе не было обращено вниманія и въ концѣ мая появилось въ виду Св. Носа до 150 коммерческихъ парусныхъ судовъ разныхъ націй и въ томъ числѣ англійскій пароходъ «Верона». Пользуясь первымъ благопріятнымъ западнымъ вѣтромъ, отодвинувшимъ льды къ восточному берегу моря и увлекаясь смѣлостью парохода, вся масса бросилась за этимъ послѣднимъ. Всѣ суда уже прошли Орловскій маякъ, но, подходя къ острову Сосновцу, вѣтеръ измѣнилъ надеждамъ смѣльчаковъ, сталъ стихать и затѣмъ задулъ отъ востока. Ледъ двинулся снова къ западному берегу, постепенно окружилъ весь этотъ громадный флотъ и сдавилъ его на пространствѣ 20—30 миль, отъ мыса Орлова до башни Пулонга. Послѣдствія, по донесеніямъ иностранныхъ консуловъ, были слѣдующія: во льдахъ погибло англійскихъ кораблей 18, норвежскихъ 17, прусскихъ 2, датскихъ 2, итого 39; приведено въ Архангельскъ кораблей, оставленныхъ своими экипажами: норвежскихъ 10, англійскій 1 и мекленбургскій 1, итого 12; англійскій пароходъ «Верона», пробившись во льдахъ, прибылъ въ Архангельскъ благополучно и первый доставилъ извѣстія объ ужасной катастрофѣ. Къ счастью всѣ эти суда были недалеко отъ берега, поэтому команды ихъ, кто по льду, кто на шлюпкахъ



успѣли высадиться на берегъ, и большая часть ихъ переправилась на островъ Сосновецъ, гдѣ нашли радужный пріемъ и размѣщены въ маячныхъ зданіяхъ.

Самый ужасный случай изъ крушеній за обозрѣваемый періодъ произошелъ въ Черномъ морѣ, у Константиновскаго укрѣпленія. 13 ноября 1864 года, во время крѣпкаго сѣверовосточнаго вѣтра, переходившаго въ бору, турецкій бригъ «Нуфетъ-багры», принявшій съ берега 470 горцевъ, для переселенія въ Турцію, сорвало съ якоря и выбросило на каменистый рифъ; 300 горцевъ погибло въ бурунахъ, а 170 и команда, состоявшая изъ 7 человѣкъ, спаслись.

Другой выдающійся случай крушенія въ Черномъ морѣ произошелъ 4-го декабря 1862 г. у мыса Чауда, въ 17 миляхъ къ востоку отъ Оеодосіи. Здѣсь погибъ во время тумана и свѣжей погоды, при морозѣ въ 16° по Реомюру, почтовый пароходъ русскаго общества пароходства и торговли «Орестъ», шедшій изъ Сухумъ-Кале и желавшій укрыться отъ свѣжей погоды въ Оеодосію; изъ 50 человѣкъ пассажировъ и команды 31 замерзли въ стени, во время отыскиванія какого нибудь жилища, а изъ 19, дошедшихъ до жилья, многіе отморозили себѣ руки и ноги.

Изъ выдающихся гибельныхъ случаевъ крушеній на Каспійскомъ морѣ обращаетъ на себя вниманіе крушеніе винтовой шкуны «Кама», принадлежавшей пароходному обществу «Кавказъ и Меркурій». Шкуна эта, 28 октября 1871 года, на пути изъ Астрахани въ

Петровскъ и Баку, съ казеннымъ артиллерійскимъ грузомъ, встрѣтила жестокий юговосточный штормъ, находясь въ 15 миляхъ отъ Петровска. Паруса, помогавшіе дѣйствию руля и уменьшавшіе качку, были изорваны и слабосильная машина двигала шкуну на столько же впередъ, на сколько ее несло къ берегу. Не рассчитывая уже достигъ Петровскаго рейда, командиръ шкуны бросилъ оба якоря на глубинѣ  $9\frac{1}{2}$  сажень и приказалъ обшить парусиною люки, такъ какъ волны заливали палубу. Якоря не держали, шкуну поставило поперекъ волненія, скоро залило топку и машина перестала дѣйствовать совсѣмъ. Командою шкуны овладѣла совершенная паника и она, собравшись на площадкѣ, не понимала уже никакихъ приказаній, клонившихся къ тому, чтобы, выпустивъ канаты въ море, выброситься на берегъ и тѣмъ попытаться спасти команду и грузъ. Между тѣмъ волнами разбило люкъ грузоваго помѣщенія и заливаемая водою шкуна начала погружаться въ море. Шлюпки всѣ были разбиты и мачты, оставшіяся надъ водою, были единственнымъ средствомъ къ спасенію; скоро и это средство уменьшилось значительно, когда гротъ-мачта упала. Это случилось послѣ полночи на 29-е октября, въ 16 миляхъ отъ устья р. Сулахъ, на 5 саженьяхъ глубины. Къ счастью, съ берега рыбаки замѣтили уже днемъ погибающихъ и, послѣ страшныхъ усилій выбраться изъ береговыхъ буруновъ, одной изъ лодокъ удалось подойти на 30 сажень къ шкунѣ. Такъ какъ образо-



вавшийся бурунъ грозилъ разбить лодку, то спасти могли только тѣхъ, которые рѣшились достигнуть лодки вплавь; такимъ образомъ, были спасены командиръ судна, его помощникъ, механикъ и два человѣка команды; остальные 25 человѣкъ команды и 3 конвойныхъ, оставшіеся на мачтѣ, погибли.

Нашъ парусный флотъ, на случай паденія чел-  
вѣка за бортъ, имѣлъ весьма скудныя судовыя спа-  
сательныя средства. Эти средства состояли изъ особо  
приспособленныхъ боченковъ, одиночныхъ и двой-  
ныхъ, и буювъ, или ночныхъ колодь, отпущавшихся  
съ 1832 года на корабли и фрегаты въ количествѣ  
двухъ, а на прочія суда по одному экземпляру. Въ  
теченіи минувшаго двадцатипятилѣтія, спасательныя  
средства на судахъ нашего флота получили значи-  
тельное разнообразіе. Такъ, съ 1857 года начали вво-  
диться на нашихъ судахъ пробковые тюфяки, изо-  
брѣтенные въ 1848 году въ Англіи, и спасательныя  
ракеты съ линемъ, системы Трамблэ, на случай бѣд-  
ствія судна вблизи берега, для возстановленія сооб-  
щенія съ послѣднимъ. Въ 1861 году состоялось рас-  
поряженіе о комплектованіи всѣхъ судовъ флота  
пробковыми кольцами, обтянутыми парусиною: для  
кораблей по 8-ми, для фрегатъ по 6, для прочихъ  
же судовъ по 4 кольца, и двумя буюми съ усовер-  
шенствованными фалшфеерами, число которыхъ для  
судовъ заграничнаго плаванія было опредѣлено по  
15-ти на каждый буй, а на суда, назначаемыя для  
внутренняго плаванія, по 5-ти на буй. Съ 1872 года

Спасательныя  
средства на воен-  
ныхъ судахъ.

введены на судахъ флота новые предметы спасенія экипажа, на случай аварийъ судовъ вблизи берега: усовершенствованныя ракеты съ линемъ (по 6-ти ракетъ на судно) и змѣи (по 2 экземпляра). Въмѣсто же пробкового матраца прежняго образца, введенъ судовой пробочный матрасъ новаго устройства, набитый мелкою крошеною пробкою, а также пробковые спасательные пояса Уарда по числу гребцовъ двухъ катеровъ, поднимающихся на боканцы, съ прибавкою на каждый катеръ двухъ поясовъ для офицера и, сверхъ того, по 10-ти поясовъ въ запасъ. На каждый рѣчной пароходъ такихъ поясовъ назначено отпускать по 10-ти. Кромѣ поясовъ Уарда, всѣ военныя суда нынѣ обязаны, за исключеніемъ однобашенныхъ мониторовъ, имѣть по двѣ шлюпки съ воздушными ящиками, принадлежація къ разряду полуспасательныхъ. Онѣ подвѣшиваются по обѣ стороны судна такъ, что, въ случаѣ крушенія его, одна изъ нихъ всегда находится подъ вѣтромъ. На однобашенныхъ же мониторахъ, по причинѣ небольшого числа шлюпокъ, при нихъ состоящихъ, положено имѣть одну только шлюпку со спасательнымъ приспособленіемъ. На судахъ, гдѣ имѣется мѣсто для установленія на палубѣ вполнѣ спасательной шлюпки, т. е. самовыпрямляющей и самоопорожняющей отъ вливающихъ въ нее волнъ, разрѣшено брать такую шлюпку, сверхъ штатнаго числа положенныхъ имъ гребныхъ судовъ.

Независимо вышеупомянутыхъ судовыхъ спаса-



тельныхъ средствъ, съ постройкою нашихъ броненосныхъ фрегатъ, т. е. съ 1864 года, стали вводиться въ ихъ конструкцію особыя спасательныя средства, свойственныя клѣтчатой системѣ судовъ—двойное дно, на случай приткновенія къ мели, и непроницаемыя переборки, раздѣляющія судно по длинѣ на нѣсколько непроницаемыхъ для воды отдѣленій, чтобы сообщить желѣзному корпусу большую плавучесть, на случай несчастія. Въ конструкцію же миноносокъ и паровыхъ катеровъ введены по бортамъ ихъ воздушные ящики. Равно въ послѣднее время, на нашихъ судахъ введены парусинные шпигованные пластыри, подводимые подъ судно для закрытія пробинъ въ подводной части.

Спасательныя береговыя средства на счетъ морскаго вѣдомства устроены только по балтійскому побережью, при сѣверномъ Гогландскомъ, Фильзандскомъ, Сваль-ферортскомъ и Домеснесскомъ маякахъ и въ Нарвскомъ портѣ. Первыя четыре станціи организованы въ 1863 году и состоятъ въ непосредственномъ вѣдѣніи дирекціи балтійскихъ маяковъ, а послѣдняя, состоящая изъ двухъ спасательныхъ постовъ, находится подъ надзоромъ особаго комитета изъ мѣстнаго купечества.

Всѣ эти станціи снабжены спасательными лодками, а также необходимыми медицинскими и хирургическими аппаратами, на случай оказанія первоначальнаго пособія спасеннымъ послѣ крушенія. Гогландская и Домеснеская станціи, а также спасательные посты въ Нарвскомъ портѣ, снабжены

Спасательныя береговыя средства.

метательными снарядами, для перебрасыванія съ берега на стоящее на мели судно троса, по которому можетъ быть основана переправа людей съ погибающаго судна, въ тѣхъ случаяхъ, когда спасательная лодка, по необходимости, должна оставаться безъ дѣйствія.

Устройство спасательныхъ станцій повсюду составляетъ предметъ заботы особыхъ благотворительныхъ обществъ, и такое общество съ 1871 года существуетъ и въ Россіи.

По поводу чудеснаго спасенія жизни Государя Императора отъ злодѣйскаго покушенія 4 апрѣля 1866 года, возникла въ средѣ моряковъ мысль открыть въ морскомъ вѣдомствѣ, въ ознаменованіе такого событія, подписку на устройство спасательныхъ станцій въ тѣхъ мѣстностяхъ Балтійскаго моря, гдѣ частыя кораблекрушенія дѣлаютъ это наиболѣе необходимымъ. По такой подпискѣ собрано 14,595 рублей.

Въ ноябрѣ того же года, бывшимъ директоромъ гидрографическаго департамента, вице-адмираломъ Зеленымъ была представлена управляющему морскимъ министерствомъ записка, въ которой высказывалось, что для того, чтобы собранная сумма могла быть употреблена согласно смыслу объявленія о подпискѣ, а именно — на учрежденіе станцій, вновь необходимы ежегодныя пожертвованія или взносы, необходима постоянная частная благотворительность, и что лучшимъ для сего средствомъ было бы учрежденіе частнаго общества, подобнаго тѣмъ, какія уже существовали въ Англіи и Франціи. Мысль эта встрѣтила полное сочувствіе Его



Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала и немедленно же было приступлено къ ея разработкѣ. Такая же мысль возникла затѣмъ среди биржеваго купечества и нашла поддержку со стороны министра финансовъ. Оба предположенія были соединены и, для составленія проекта устава общества, учреждень комитетъ изъ лицъ вѣдомствъ морскаго и финансовъ и представителей с.-петербургскаго, рижскаго, одесскаго и архангельскаго биржевыхъ купечествъ. Комитетъ собралъ свѣдѣнія объ основаніяхъ существованія подобныхъ обществъ за границую, о потребностяхъ нашихъ морей въ этомъ отношеніи, объ опасныхъ для мореплаванія пунктахъ, о числѣ происходившихъ въ послѣдніе годы крушеній у русскихъ береговъ, и составилъ проектъ устава учрежденія «общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ», который Высочайше утвержденъ 3-го іюля 1871 года. Ея Императорское Высочество Государыня Великая Княгиня Цесаревна соизволила принять общество подъ свое покровительство. «Я люблю море», говоритъ Ея Высочество въ своемъ рескриптѣ по этому случаю, «и уважаю посвятившихъ себя служенію на немъ; тѣмъ болѣе близко сердцу Моему «будетъ то добро, которое возникающимъ нынѣ «пріятіемъ будетъ приносимо человѣчеству, въ минуты «отчаянной борьбы его со стихіею».

Общество открыло свои дѣйствія въ 1872 году и съ тѣхъ поръ широко раскинуло свою благотворную дѣятельность по побережьямъ русскихъ морей, озеръ и рѣкъ. Изложеніе этой дѣятельности вывело бы насъ

за предѣлы программы этого «Обзора», и мы ограничимся здѣсь только приведеніемъ факта, что въ теченіи 8 лѣтъ своего существованія общество устроило, не считая рѣчныхъ и озерныхъ станцій—79 спасательныхъ станцій во всѣхъ пяти моряхъ.

Въ томъ числѣ:

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| на Балтійскомъ морѣ . . . . .              | 46 |
| — Черномъ и Азовскомъ моряхъ. . . . .      | 26 |
| — Бѣломъ морѣ и Сѣверномъ океанѣ . . . . . | 5  |
| — Каспійскомъ морѣ . . . . .               | 2  |

Число погибшихъ и спасенныхъ людей.

Число людей, погибшихъ при крушеніяхъ въ описываемые 23 года, составляетъ цифру — 1036.

Изъ числа погибшихъ было:

|                                |     |        |
|--------------------------------|-----|--------|
| Русскихъ . . . . .             | 572 | челов. |
| Финляндцевъ . . . . .          | 18  | —      |
| Датчанъ . . . . .              | 1   | —      |
| Германцевъ . . . . .           | 51  | —      |
| Англичанъ . . . . .            | 33  | —      |
| Норвежцевъ и шведовъ . . . . . | 20  | —      |
| Французовъ . . . . .           | 2   | —      |
| Голландцевъ . . . . .          | 5   | —      |
| Бельгійцевъ . . . . .          | 4   | —      |
| Австрійцевъ . . . . .          | 3   | —      |
| Итальянцевъ . . . . .          | 3   | —      |
| Американцевъ . . . . .         | 5   | —      |
| Грековъ . . . . .              | 16  | —      |
| Горцевъ кавказскихъ . . . . .  | 300 | —      |
| Китайцевъ . . . . .            | 3   | —      |

Затѣмъ, опредѣляя приблизительно среднюю годовую



цифру людей, плававшихъ на судахъ, въ 250,000 (эта цифра, какъ и въ предшествовавшихъ исчисленіяхъ по крушенію судовъ, означаетъ численность экипажей всѣхъ судовъ, входившихъ въ порта, по таможеннымъ свѣдѣніямъ), можно заключить, что одинъ погибшій приходился на 5680 благополучно плававшихъ.

Число спасенныхъ отъ гибели людей, за описываемый періодъ, равняется 2,973. Этотъ итогъ заключаетъ въ себѣ только тѣхъ людей, которые спасены не своими средствами, а постороннею помощью.

Спасены эти люди слѣдующими способами:

- 1) Пятью балтійскими спасательными станціями морскаго министерства . . . . . 547 челов.
- 2) Помощью, поданною съ маяковъ. . . 312 —
- 3) Военными судами. . . . . 70 —
- 4) Таможенными кордонами и лоцманами. . . . . 426 —
- 5) Спасательными станціями общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ 497 —
  - а) спасательными лодками . . . 421
  - б) — ракетами . . . 37
  - в) — плотами . . . 11
  - г) — линемъ . . . 28
- 6) Мѣстными береговыми жителями. . . 677 —
- 7) Проходившими случайно мимо погибавшихъ судовъ частными судами. . . 444 —

## ГЛАВА VIII.

### УЧЕБНЫЯ ЗАВЕДЕНІЯ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА.

Учебныя заведе-  
нія морскаго  
вѣдомства въ 1855  
году.

Въ 1855 году всѣхъ морскихъ учебныхъ заведеній было девять. Они раздѣлялись на два рода: къ первому относились тѣ, въ которыхъ воспитывались дѣти дворянъ, ко второму—въ которыхъ воспитывались дѣти нижнихъ чиновъ.

Число всѣхъ воспитывавшихся въ этихъ заведеніяхъ къ началу описываемаго періода было 3,821; въ томъ числѣ: въ заведеніяхъ 1-го рода — 1,402, въ заведеніяхъ 2-го рода — 2,419. Распредѣлялись воспитанники по заведеніямъ слѣдующимъ образомъ:

#### Въ заведеніяхъ 1-го рода.

|                                                  |     |
|--------------------------------------------------|-----|
| Въ морскомъ кадетскомъ корпусѣ. . . . .          | 531 |
| — школѣ флотскихъ юнкеровъ въ Николаевѣ. . . . . | 74  |
| — первомъ штурманскомъ полуэкипажѣ. . . . .      | 340 |
| — учебномъ морскомъ рабочемъ экипажѣ. . . . .    | 260 |
| — черноморской штурманской ротѣ. . . . .         | 197 |



Въ заведеніяхъ 2-го рода:

|                                                            |      |
|------------------------------------------------------------|------|
| Въ первомъ учебномъ экипажѣ. . . . .                       | 1333 |
| — второмъ учебномъ экипажѣ. . . . .                        | 611  |
| — ротѣ торговаго мореплаванія. . . . .                     | 40   |
| — мастерскихъ ротахъ учебнаго морскаго<br>экипажа. . . . . | 435  |

I. *Морской кадетскій корпусъ*. Школа «математическихъ и навигацкихъ, то есть мореходныхъ хитро-  
стно искусствъ ученія», учрежденная 14 января 1701  
года, была первымъ разсадникомъ военныхъ моряковъ  
въ Россіи. Въ 1715 году она уступила свое мѣсто  
академіи морской гвардіи, а въ 1752 году—морскому  
кадетскому корпусу.

Положеніе мор-  
скихъ учебныхъ  
заведеній до 1855  
года.

Морской кадетскій корпусъ комплектовался каде-  
тами морской роты Александровскаго корпуса, очеред-  
ными кандидатами и пансіонерами.

Принимались въ корпусъ: 1) дѣти флотскихъ офи-  
церовъ и офицеровъ морской артиллеріи, состоявшихъ  
въ службѣ, а преимущественно убитыхъ и раненыхъ  
въ сраженіяхъ или погибшихъ на службѣ въ морѣ.  
2) Дѣти чиновниковъ, воспитывавшихся въ корпусѣ,  
служившихъ во флотѣ офицерами и вышедшихъ въ  
отставку или перешедшихъ въ другую службу. 3)  
Дѣти природныхъ дворянъ, внесенныхъ въ четвертую,  
пятую и шестую части дворянской родословной книги.  
4) Дѣти дворянъ великаго княжества Финляндскаго и  
губерній: Эстляндской, Лифляндской и Курляндской,  
имѣвшихъ доказательство на дворянство за сто лѣтъ

и болѣе. 5) Дѣти дворянъ Царства Польскаго. 6) Дѣти особъ, состоявшихъ не ниже какъ въ четвертомъ классѣ.

Кандидаты раздѣлялись на экстренныхъ и общихъ. Экстренные поступали, по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, на первую открывшуюся вакансію, а общіе, по прошеніямъ, вносились въ кандидатскій списокъ и поступали въ корпусъ по очереди. Въ кандидаты записывали не ранѣе шестилѣтняго возраста. Со времени зачисленія въ кандидаты до поступления въ корпусъ проходило не менѣе пяти лѣтъ. Къ 1855 году всѣхъ кандидатовъ корпуса состояло 194. Для поступленія въ корпусъ, кандидатъ долженъ былъ правильно читать по русски и писать подъ диктовку. Кромѣ того отъ него требовались познанія, сообразно возрасту, по довольно обширнымъ программамъ; но такъ какъ конкуренціи не было, то и программы эти служили лишь для того, чтобы опредѣлить въ какой классъ посадить кандидата; принимались же почти все, кто по списку былъ на очереди.

Число поступившихъ за пять лѣтъ, предшествующихъ описываемому періоду, показано въ слѣдующей таблицѣ.

|                                                                | Г о д и. |      |      |      |      |
|----------------------------------------------------------------|----------|------|------|------|------|
|                                                                | 1850     | 1851 | 1852 | 1853 | 1854 |
| Переведено изъ Александровскаго<br>кадетскаго корпуса. . . . . | 36       | 33   | 35   | 15   | 22   |
| Принято въ комплектъ по осо-<br>бымъ распоряженіямъ. . . . .   | 3        | 1    | 10   | 11   | 25   |



Г о д ы.

1850 1851 1852 1853 1854

|                              |    |    |    |    |    |
|------------------------------|----|----|----|----|----|
| На вакансіи финлянд. урожен. | —  | —  | 2  | 4  | 2  |
| Изъ кандидатовъ по очереди.  | 30 | 28 | 12 | 29 | 28 |
| Своекоштныхъ пансіонеровъ.   | 11 | 12 | 22 | 18 | 12 |

Всего. . 80 76 81 77 89

По степени познаній, воспитанники раздѣлялись на 7 классовъ, изъ которыхъ одинъ былъ приготовительный. Три старшихъ класса назывались гардемаринскими, а три низшихъ—кадетскими.

На лѣтніе мѣсяцы гардемарины росписывались на суда практической эскадры, а кадеты плавали на корпусныхъ фрегатахъ: «Отважность», «Постоянство», «Надежда» и «Вѣрность», которыми командовали ротные командиры и на которыхъ обязанности вахтенныхъ начальниковъ исполняли корпусные офицеры. Фрегаты эти были плоскодонные, свободно проходили невскій баръ и зимовали въ Невѣ, противъ корпуса. Лѣтомъ они стояли противъ Петергофа и почти ежедневно снимались съ якоря и лавировали между Петергофомъ и Кронштадтомъ.

Число выпущенныхъ было слѣдующее:

Г о д ы.

1850 1851 1852 1853 1854

|                                           |    |    |    |    |    |
|-------------------------------------------|----|----|----|----|----|
| Въ мичмана. . . . .                       | 48 | 62 | 64 | 54 | 65 |
| По статскимъ дѣламъ. . . . .              | 2  | —  | 1  | —  | 1  |
| Въ прапорщики ластовыхъ экипажей. . . . . | —  | —  | 1  | 1  | 4  |

Всего. . 50 62 66 55 70

300  
2/31  
Удостоверение

II. *Офицерскій классъ*. Офицерскій классъ при морскомъ кадетскомъ корпусѣ учрежденъ былъ въ январѣ 1827 года, «для усовершенствованія нѣкотораго числа изъ вновь произведенныхъ офицеровъ въ высшихъ частяхъ наукъ, къ морской службѣ потребныхъ». Курсъ наукъ продолжался два года и соотвѣтственно тому классъ раздѣлился на два отдѣленія, высшее и низшее. Офицеры ежегодно посылались въ море для кампаніи. Прошедшіе съ успѣхомъ двухгодичный курсъ выпускались во флотъ лейтенантами. Офицеры помѣщались въ корпусѣ и подчинялись надзору особаго штабъ-офицера, который наблюдалъ какъ за занятіями ихъ, такъ и за поведеніемъ. Не выдержавшіе экзамена, для перехода въ высшее отдѣленіе изъ низшаго, оставались еще на годъ, а если и тогда не переходили, то выписывались во флотъ.

Въ 1831 году признано было необходимымъ прибавить годъ къ курсу, такъ какъ опытъ показалъ, что его невозможно было пройти удовлетворительно въ два года. Въ офицерскихъ классахъ читались слѣдующіе предметы: астрономія, теоретическая механика, теорія кораблестроенія, практическая механика, интегральное исчисленіе, дифференціальное исчисленіе, аналитическая геометрія, высшая алгебра, начертательная геометрія, артиллерія, фортификація, физическая географія, физика, химія, русскій, французскій и англійскій языки.

Съ 1827 по 1857 годъ поступило въ офицерскій классъ. . . . . 319



|                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------|-----|
| выпущено во флотъ лейтенантами. . . . .                           | 158 |
| выпущено безъ производства кончившихъ ус-<br>пѣшно курсъ. . . . . | 46  |
| не кончили курсъ. . . . .                                         | 68  |

III. *Школа флотскихъ юнкеровъ въ Николаевѣ*. Учреж-  
денная въ 1851 году въ Николаевѣ, въ видѣ опыта,  
школа флотскихъ юнкеровъ была утверждена 16-го  
апрѣля 1852 года, когда последовалъ Высочайшій  
приказъ, которымъ повелѣвалось воспитанниковъ этой  
школы, окончившихъ курсъ наукъ и сдѣлавшихъ не  
менѣе двухъ морскихъ кампаній, выпускать во флотъ  
мичманами, съ правами воспитанниковъ морского ка-  
детскаго корпуса. До 1855 года юнкера вносили за  
свое содержаніе единовременно, при поступленіи, 30  
руб. сер. и ежегодно по 150 р. сер.

Школа сформировалась изъ 57 юнкеровъ, состояв-  
шихъ въ то время въ черноморскомъ флотѣ, и ком-  
плектовалась молодыми людьми не моложе 16 лѣтъ,  
по выдержаніи ими экзамена по программамъ мор-  
скаго кадетскаго корпуса. Число воспитанниковъ еже-  
годно было около 60; курсъ наукъ трехгодичный.

По познаніямъ воспитанники раздѣлялись на три  
класса: старшій гардемаринскій, средній и младшій.  
Программы были тѣже, какъ и въ морскомъ кадет-  
скомъ корпусѣ. Въ лѣтнее время юнкера плавали на  
судахъ практической эскадры или на особыхъ фре-  
гатахъ.

Среднимъ числомъ выпускалось ежегодно около 18-ти  
человѣкъ.

IV. *Первый штурманскій полуэкипажъ.* Штурманское балтійскихъ флотовъ училище, учрежденное 20 августа 1798 года, было переименовано 4 июня 1826 года въ штурманскую роту, а 10-го марта 1827 года— въ первый штурманскій полуэкипажъ.

Въ полуэкипажъ принимались дѣти какъ дворянъ, такъ и военныхъ офицеровъ и классныхъ чиновниковъ морскаго вѣдомства. Желавшіе поступить сначала заносились въ кандидатскіе списки. Кандидаты раздѣлялись на три разряда: первый составляли дѣти штурманскихъ офицеровъ, второй—вообще чиновниковъ морскаго вѣдомства, а третій тѣ, которыхъ отцы не служили въ морскомъ вѣдомствѣ.

Къ 1855 году всѣхъ кандидатовъ состояло 235. Программы вступительныхъ экзаменовъ были также обширны, какъ и въ морскомъ кадетскомъ корпусѣ, но онѣ не служили препятствіемъ къ приему и опредѣляли лишь классъ, въ который, по своимъ познаніямъ, могъ быть помѣщенъ поступающій.

Число поступающихъ въ 1-ый штурманскій полуэкипажъ за пять лѣтъ, предшествующихъ описываемому періоду, было:

|               |    |
|---------------|----|
| въ 1850 году. | 36 |
| — 1851 —      | 31 |
| — 1852 —      | 71 |
| — 1853 —      | 45 |
| — 1854 —      | 41 |

Воспитанники раздѣлялись на четырнадцать классовъ, въ каждомъ около 25 человѣкъ. Изъ этихъ



классовъ, 14-ый былъ приготовительный, а 13 съ 12, 11 съ 10-мъ, 9 съ 8 и 7 съ 6 были параллельные. Приготовительный былъ параллельный съ 12-мъ и 13-мъ. Полный курсъ образованія продолжался девять лѣтъ.

Практическою частью специальныхъ предметовъ кондукторы занимались какъ на берегу, такъ и въ морѣ, во время кампаніи. На берегу, весною, воспитанники знакомились съ секстаномъ, хронометромъ и обучались практически астрономическимъ наблюденіямъ. Для работъ съ мензурою воспитанники выводились за городъ. Въ лѣтнее время, кондукторы и кадеты командировались на суда, въ кампанію. Съ 1837 года первый классъ, а съ 1852 года второй, въ полномъ своемъ составѣ, посылался въ кампанію на лоцъ-суднѣ, гдѣ и занимался, подъ руководствомъ свѣдущихъ офицеровъ, своею спеціальностью.

Число выпущенныхъ было:

|                                                        | Г о д ы. |      |      |      |      |
|--------------------------------------------------------|----------|------|------|------|------|
|                                                        | 1850     | 1851 | 1852 | 1853 | 1854 |
| 1) Въ прапорщики корпуса флотскихъ штурмановъ. . . . . | 3        | 5    | —    | 29   | 28   |
| 2) Въ кондукторы корпуса флотскихъ штурмановъ. . . . . | 19       | 18   | —    | —    | —    |
| 3) Къ статскимъ дѣламъ. . . . .                        | —        | —    | —    | —    | 1    |
| 4) Въ прапорщики рабочихъ экипажей. . . . .            | —        | —    | —    | 2    | —    |

V. Кондукторскія роты учебнаго морскаго рабочаго экипажа. Учебный морской рабочій экипажъ основанъ

по Высочайше утвержденному штату въ 1827 году. Къ 1855 году экипажъ состоялъ изъ двухъ отдѣленій: а) двухъ кондукторскихъ ротъ, въ которыхъ воспитывались дѣти потомственныхъ и личныхъ дворянъ и вольноопредѣляющіеся (дѣти лицъ духовнаго званія и купеческаго сословія), и б) четырехъ мастерскихъ ротъ, въ которыхъ ученики состояли на общихъ правахъ военныхъ кантонистовъ.

Кондукторскія роты были образованы въ 1827 году изъ корабельнаго училища и гимназіи морскаго корпуса. Первоначально, они имѣли цѣлью приготовленіе свѣдущихъ кондукторовъ для корпуса корабельныхъ инженеровъ; съ 1832 года роты начали снабжать морское вѣдомство механиками для управленія пароходами, а съ 1846 года, кромѣ того, готовить офицеровъ въ корпусъ морской артиллеріи.

По окончаніи полнаго курса наукъ и по выпускѣ на дѣйствительную службу, каждый воспитанникъ обязанъ былъ прослужить въ этой службѣ не менѣе пяти лѣтъ. По программѣ, утвержденной въ 1846 году, курсъ наукъ въ классахъ кондукторскихъ ротъ раздѣлялся на приготовительный (три нижнихъ класса), общій (три среднихъ класса) и спеціальный (верхній классъ). Такъ какъ рабочій экипажъ приготовлялъ молодыхъ людей по тремъ различнымъ спеціальностямъ, согласно ихъ собственному желанію, то второй и верхній классы подраздѣлялись каждый еще на три отдѣленія.

Къ 1855 году во второмъ классѣ состояло: артил-



леристовъ 12, корабельныхъ инженеровъ 15 и механиковъ 20; въ верхнемъ классѣ было: артиллеристовъ 12, корабельныхъ инженеровъ 15 и механиковъ 14.

Лѣтомъ, воспитанники механическаго отдѣленія посылались на паровыя суда, гдѣ участвовали въ управленіи механизмами въ качествѣ младшихъ помощниковъ механиковъ, причемъ обязывались составлять чертежи паровыхъ машинъ тѣхъ судовъ, на которыхъ находились. Воспитанники артиллерійскаго отдѣленія росписывались по судамъ, а отдѣленіе корабельныхъ инженеровъ посылалось на верфи для практическихъ занятій при постройкѣ судовъ.

Къ 1855 году въ кондукторскихъ ротахъ состояло казенныхъ и своекоштныхъ воспитанниковъ—274.

VI. *Черноморская штурманская рота.* По уничтоженіи въ Херсонѣ бывшаго кадетскаго корпуса, въ 1798 году, основано въ Николаевѣ черноморское штурманское училище на 271 ученика. Въ 1805 году оно получило новое образованіе и число учениковъ уменьшено до 152. Въ 1826 году повелѣно, училище это именовать черноморскою штурманскою ротою. Въ 1839 году Высочайше утверждены были правила для приѣма дѣтей, совершенно согласныя съ правилами для перваго штурманскаго полуэкипажа. По степени познанія, воспитанники дѣлились на 7 классовъ; курсъ наукъ былъ тотъ же, какъ и въ первомъ штурманскомъ полуэкипажѣ.

Воспитанники 2-го класса лѣтомъ посылались въ

кампанію на военныхъ корабляхъ и фрегатахъ, гдѣ состояли въ вѣдѣніи штурманскихъ офицеровъ и занимались штурманскимъ дѣломъ. Воспитанники 3, 4 и 5 классовъ посылались на особомъ военномъ суднѣ; воспитанники 1-го класса оставались на берегу, для упражненія въ астрономическихъ наблюденіяхъ, повторенія всѣхъ пройденныхъ наукъ и приготовленія рисунковъ и чертежей къ экзамену. Воспитанники 6-го и 7-го классовъ оставались тоже на берегу и занимались фронтовою службою.

Въ 1854 году выпущено было на дѣйствительную службу:

|                       |    |
|-----------------------|----|
| офицерами. . . . .    | 5  |
| кондукторами. . . . . | 10 |

VII и VIII. *Первый и второй учебные морскіе экипажи.* Цѣль учебныхъ морскихъ экипажей состояла въ приготовленіи для флота унтеръ-офицеровъ, а для морской артиллеріи кондукторовъ.

По штатамъ, Высочайше утвержденнымъ въ 1826 и 1837 годахъ, первый экипажъ состоялъ изъ четырехъ ранжированныхъ ротъ, музыкантской и неранжированной; второй—изъ четырехъ ранжированныхъ и музыкантской ротъ.

Ученіе матросовъ и кантонистовъ раздѣлялось: а) на ученіе въ классахъ, б) ученіе практическое, в) ученіе фронтовое и г) ученіе мастерствамъ.

Въ классахъ нижніе чины обучались: церковнымъ молитвамъ, катехизису, чтенію, письму, ариѳметикѣ, началамъ вооруженія судовъ и компасу. Главныя наз-



ванія частей рангоута и такелажа они учили по устроенной для того практической модели.

Ученики, назначавшіеся въ кондукторы морской артиллеріи, кромѣ этихъ предметовъ, учились еще артиллеріи по запискамъ и пушечному ученью у орудій.

Для класснаго занятія каждой половины положено было два дня въ недѣлю; классы были съ 7 до 11 часовъ утра и съ 2 до 6 пополудни. Среда и суббота назначались для общаго фронтоваго ученья, бани, починки одежды и мытья половъ.

Для практическихъ занятій въ морѣ, первый учебный экипажъ распредѣлялся на суда балтійскаго флота, а второй на суда черноморскаго флота. До 1850 года командованіе экипажемъ ввѣрялось чинамъ сухопутнаго вѣдомства, такъ какъ экипажъ находился въ вѣдѣніи главнаго штаба по военнымъ поселеніямъ. Только въ 1850 году экипажъ перешелъ подъ начальство флотскихъ офицеровъ.

Въ теченіи 10 лѣтъ, предшествовавшихъ описываемому періоду, изъ экипажа было выпущено на службу 1,298 человекъ, изъ коихъ:

|                                               |     |
|-----------------------------------------------|-----|
| опредѣлено писарями. . . . .                  | 304 |
| — рядовыми. . . . .                           | 768 |
| во флотъ унтеръ-офицерами. . . . .            | 183 |
| въ морскую артиллерію фейерверкерами. . . . . | 43  |

Изъ этого видно, что только 18% изъ числа выпущенныхъ получили званіе унтеръ-офицеровъ, т. е. удовлетворили цѣли училища, но и эти немногіе, ни

по своему возрасту, ни по знанію службы и опытности, не могли на судах нести настоящей унтеръ-офицерской службы и потому судовые командиры избѣгали брать ихъ на вѣренныя имъ суда.

О состоящей при первомъ учебномъ экипажѣ ротѣ торговаго мореплаванія объяснено во II главѣ первой части «Обзора».

IX. *Мастерскія роты учебнаго морскаго рабочаго экипажа* сформированы были по Высочайше утвержденному штату въ 1827 году, для снабженія адмиралтейства и портовъ мастеровыми. Онѣ комплектовались дѣтьми нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, кантонистами изъ баталіоновъ военныхъ кантонистовъ сухопутнаго вѣдомства, солдатскими дѣтьми и рекрутами. Иногда туда поступали и дѣти оберъ-офицеровъ. Всѣ ученики раздѣлялись на 4 класса; среднимъ числомъ ученики оставались въ заведеніи восемь лѣтъ. Ученики первыхъ трехъ классовъ раздѣлялись на двѣ смѣны; изъ нихъ первая ходила въ теченіи недѣли въ классы, а вторая работала въ мастерскихъ, въ слѣдующую же недѣлю—обратно. Изъ учениковъ 4-го класса только старшіе лѣтами раздѣлялись на двѣ смѣны, а всѣ малолѣтніе ходили постоянно въ классы.

Предметы класснаго ученія были: Законъ Божій, русскій языкъ, ариѳметика, геометрія, практическая механика, корабельная архитектура, чистописаніе, черченіе и рисованіе.

Мастерства, которымъ ученики обучались, были слѣдующія: плотничное, пильное, шлюпочное, весель-



ное, столярное, рѣзное, модельное, малярное, стекольное, переплетное, мачтовое, машинное, канатное, блоковое, купорное, такелажное, парусное, котельное, фонарное, чеканное, инструментальное, слесарное, кузнечное и мѣховое.

Въ 1854 году изъ мастерскихъ ротъ было выпущено:

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Унтеръ-офицерами, съ оставленіемъ въ должности учителей мастерскихъ ротъ . . . . . | 3  |
| Каптенармусами . . . . .                                                           | 2  |
| Мастерами . . . . .                                                                | 7  |
| Въ чертежники . . . . .                                                            | 1  |
| Въ писаря . . . . .                                                                | 6  |
| Переведено въ разныя команды морскаго вѣдомства . . . . .                          | 30 |
| Итого . . . . .                                                                    | 49 |

Въ теченіи описываемаго періода учебныя заведенія морскаго вѣдомства подверглись кореннымъ преобразованіямъ, и эти преобразованія явились плодомъ всесторонняго изученія положенія и потребностей морскихъ учебныхъ заведеній прежняго времени.

Изученіе положенія морскихъ учебныхъ заведеній и ихъ потребностей.

Еще въ 1855 году Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ обратился къ министру народнаго просвѣщенія, тайному совѣтнику Норову, и начальнику главнаго штаба Его Императорскаго Величества по военно-учебнымъ заведеніямъ, Ростовцеву, съ просьбою поручить опытнымъ педагогамъ по ихъ выбору разсмотрѣть въ подробности отчеты по учебнымъ заведеніямъ морскаго вѣдомства и обрѣзывать самыя заведенія. Тѣхъ лицъ,

которыя будутъ къ этому назначены «Я прошу», писалъ Его Высочество, исполнить это, «въ особенное личное для Меня одолженіе и сообщить Мнѣ замѣчанія свои съ полною откровенностію, не стѣсняясь никакими соображеніями.....» Когда, вслѣдствіе такого ходатайства, министръ народнаго просвѣщенія и начальникъ штаба по военнымъ учебнымъ заведеніямъ назначили комисіи для обревизованія морскихъ учебныхъ заведеній, Его Высочество, въ предписаніяхъ директору морскаго корпуса и инспектору всѣхъ учебныхъ морскихъ экипажей, высказалъ: «не скрывать никакихъ недостатковъ, а напротивъ того стараться показывать оныя, дабы впослѣдствіи тѣмъ легче исправить, ибо изысканіе сихъ недостатковъ и составляетъ именно цѣль порученія даннаго комисіямъ».

Въ составъ комисій были назначены: отъ министерства народнаго просвѣщенія директоръ главнаго педагогическаго института Давыдовъ, академики Ленцъ и Никитенко, директоръ 2-й гимназіи Постельсъ и профессоръ Сомовъ и Вышнеградскій; отъ вѣдомства военно-учебныхъ заведеній—директоръ пажескаго корпуса Желтухинъ, директоръ 1-го и 2-го кадетскихъ корпусовъ Лихонинъ и Путята и главные наблюдатели за преподаваніемъ въ военно-учебныхъ заведеніяхъ Шульгинъ, Остроградскій, Карцевъ и баронъ Клодтъ фонъ-Юргенсбургъ. Въ теченіи 1855 года комисіи окончили возложенное на нихъ порученіе и представили свои отчеты.

Обсужденіе раз-

Въ тоже время на страницахъ журнала «Морской



Сборникъ», въ которомъ начали печататься отчеты морскихъ учебныхъ заведеній, былъ вызванъ вопросъ о «воспитаніи», который возбудилъ живой интересъ не только среди педагоговъ, но и всего образованнаго общества. Первая статья объ этомъ предметѣ была написана извѣстнымъ педагогомъ Бемомъ, по предложенію морскаго ученаго комитета, имѣвшимъ цѣлю, предварительно рѣшенія о системѣ *морскаго воспитанія*, вызвать всестороннее обсужденіе вопроса о наилучшей системѣ *воспитанія вообще*. Статья, написанная Бемомъ, составляла систематическій, довольно полный трактатъ объ этомъ важномъ предметѣ. Главнѣйшія положенія высказанныя авторомъ были слѣдующія: цѣль воспитанія должна состоять въ приготовленіи къ дѣйствительной жизни. Для педагога предстоятъ двѣ главнѣйшія задачи, изъ которыхъ первая заключается въ образованіи способности воспріимчивости воспитанника, направляя ее къ пробужденію въ немъ благотворныхъ чувствъ преданности къ церкви, государству, отечеству и семейству, а вторая—въ развитіи самостоятельной дѣятельности воспитанника. Школа должна *воспитывать*, то есть, образовывать волю и характеръ, и *учить*, то есть, образовать умъ и расширить кругъ знанія. Достиженіе этой двойкой цѣли зависитъ отъ выбора учебныхъ предметовъ и порядка ученія, о чемъ подробно говорится въ статьѣ Бема. Извѣстный нашъ ученый медикъ и педагогъ Н. И. Пироговъ, въ двухъ статьяхъ своихъ, не касаясь практическихъ подробностей вопроса, останавли-

личныхъ вопро-  
совъ о воспитаніи  
въ „Морскомъ  
Сборникѣ“.

*Круженинъ*

вается на обсужденіи только основныхъ началъ воспитанія. Полагая, что одинъ изъ главнѣйшихъ недостатковъ современнаго воспитанія заключается въ развитіи спеціальнаго образованія въ ущербъ общечеловѣческаго, авторъ, не отвергая полезности перваго, возстаетъ противъ обычая направлять къ извѣстной спеціальности воспитаніе съ самыхъ юныхъ лѣтъ, когда невозможно еще правильно опредѣлить влеченій и способностей учащагося. Въ недостаткѣ же общечеловѣческаго образованія авторъ видитъ причину гибельнаго противорѣчія понятій и взглядовъ, приобретенныхъ въ школѣ, съ тѣми, которые встрѣчаетъ юноша въ дѣйствительной жизни. Въ статьѣ одного изъ государственныхъ дѣятелей, П. А. Валуева, о воспитаніи юношества, высказывается мысль, что на нравственное воспитаніе семья и общество имѣютъ большее вліяніе нежели школа, цѣлью которой авторъ полагаетъ развитіе способностей учащагося, и, также, привычки и охоты къ труду. Направленіе воспитанія въ школѣ должно быть патріотическое и религіозное. По тому же вопросу о воспитаніи высказаны были мнѣнія профессора И. И. Давыдова и нѣкоторыхъ другихъ лицъ. Такое всестороннее обсужденіе вопроса о воспитаніи вообще принесло существенную пользу и собственно морскому воспитанію, тѣмъ, что нѣкоторыя изъ высказанныхъ при этихъ обсужденіяхъ началъ легли въ основаніе новыхъ положеній о морскихъ учебныхъ заведеніяхъ.

Недостатки праж-

Отчеты ревизіонныхъ комиссій и другіе матеріалы,



касающіеся современнаго состоянія морскихъ учеб-  
ныхъ заведеній и вопросовъ образованія и воспитанія, нихъ морскихъ  
учебныхъ заведе-  
ній.  
разсылались на заключеніе нѣкоторымъ лицамъ, имѣв-  
шимъ возможность по своей службѣ въ морскомъ вѣ-  
домствѣ близко познакомиться съ этимъ дѣломъ, и,  
такимъ образомъ, въ морскомъ министерствѣ собра-  
лась масса свѣдѣній, разяснившихъ слабыя стороны  
существовавшихъ порядковъ въ дѣлѣ морскаго обра-  
зованія и воспитанія и указавшихъ способы улучше-  
нія. Главные недостатки въ морскихъ учебныхъ за-  
веденіяхъ признаны слѣдующіе:

1. Въ морскія учебныя заведенія поступали дѣти  
въ слишкомъ раннемъ возрастѣ, когда еще не обо-  
значилось ихъ призваніе къ морю и когда еще нельзя  
было опредѣлить въ состояніи ли они по своему тѣ-  
лосложенію и здоровью переносить тягости морской  
службы. Такимъ образомъ, было много такихъ при-  
мѣровъ, что окончившіе весь курсъ образованія усма-  
тривали, что они приготавливали себя къ специальности  
вовсе имъ несвойственной.

2. Въ училищахъ проходилъ не только курсъ спе-  
ціальныхъ морскихъ наукъ, но и курсъ общаго об-  
разованія, а такъ какъ въ училища принимались  
дѣти почти безъ всякаго подготовительнаго образова-  
нія и курсъ приходилось начинать почти съ обученія  
грамотѣ, то такое смѣшеніе общаго образованія съ  
спеціальнымъ служило въ ущербъ и тому и другому.

3. Практическому морскому образованію было дано  
слишкомъ мало мѣста въ училищахъ.

4. Въ системѣ воспитанія болѣе дѣйствовали страхомъ наказанія, чѣмъ путемъ убѣжденія и вліяніемъ на нравственную сторону юношей.

Проектъ графа  
Путятина о пре-  
образованіи мор-  
скихъ учебныхъ  
заведеній.

Въ мартѣ 1859 года, всѣ эти матеріалы, по волѣ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, были переданы адмиралу графу Путятину, для составленія проекта преобразованій морскихъ учебныхъ заведеній, и въ іюлѣ того же года графъ представилъ свои соображенія о способѣ образованія морскихъ офицеровъ въ Россіи на новыхъ началахъ. Эта программа преобразованія, удостоившаяся Высочайшаго одобренія, заключалась въ общихъ чертахъ въ слѣдующемъ:

1. Необходимо прежде морскаго *спеціального* воспитанія требовать отъ желающихъ посвятить себя морской службѣ общихъ познаній, сообразно возрасту, въ которомъ полезно начать спеціальныя науки.

2. Для сего принимать въ морскія заведенія не по старшинству въ кандидатскомъ спискѣ, а по экзамену, допуская къ оному желающихъ сообразно правиламъ каждаго заведенія, но не моложе 14 и не старше 16 лѣтъ, и принимая тѣхъ мальчиковъ, которые лучше выдержатъ экзаменъ.

3. Въ тоже время желающихъ экзаменоваться подвергать строгому физическому осмотру и отнюдь не принимать въ морскія училища дѣтей слабаго, болѣзненнаго сложенія, золотушныхъ, о которыхъ можно сказать съ увѣренностью, что они не будутъ полезны въ морской службѣ.



4. Принятыхъ такимъ образомъ воспитанниковъ помѣщать въ морскія учебныя заведенія на берегу и преподавать имъ преимущественно морскія науки и необходимые для морскаго офицера языки, ограничиваясь въ преподаваніи другихъ предметовъ возможностью основательнаго изученія и отнюдь не наполняя программы курсовъ длинной номенклатурой наукъ, для изученія коихъ воспитанники не имѣютъ времени и которыя, между тѣмъ, отвлекаютъ ихъ отъ предметовъ болѣе полезныхъ. Воспитаніе въ береговыхъ учебныхъ заведеніяхъ продолжать отъ 4 до 5 лѣтъ.

5. Въ теченіи этого времени сколь возможно чаще и, по возможности, на продолжительное время, посылать воспитанниковъ въ море на особо назначенныхъ для этого судахъ, которыя должны имѣть вполнѣ правильное вооруженіе и на которыхъ соблюдался бы настоящій военный порядокъ. Изъ числа воспитанниковъ морскаго вѣдомства кадеты морскаго корпуса и штурманскаго училища должны посылаться въ море чаще и на болѣе продолжительное время, нежели воспитанники артиллерійскаго и инженернаго училища.

6. Во время морскихъ плаваній занимать воспитанниковъ преимущественно практическою морскою службою, продолжая классныя занятія на судахъ только по мѣрѣ возможности.

7. По окончаніи курса въ береговыхъ училищахъ, производить по экзамену воспитанниковъ морскаго

корпуса въ *корабельные гардемарины*, а прочихъ училищъ въ *кондукторы*, и назначать ихъ для отправленія настоящей службы: корабельныхъ гардемаринъ и кондукторовъ штурманскихъ, артиллерійскихъ и инженеръ-механиковъ на суда флота, идущія въ море, а кондукторовъ корабельныхъ инженеровъ на верфи къ кораблестроительнымъ работамъ, и, по одобренной аттестаціи начальниковъ, производить всѣхъ ихъ черезъ два года въ офицеры.

8. Нынешній составъ морскихъ учебныхъ заведеній измѣнить сообразно меньшей потребности въ офицерахъ флотскихъ, штурманскихъ и артиллерійскихъ и большому требованію въ инженеръ-механикахъ, по случаю обращенія всего флота въ паровой. Составъ учебныхъ заведеній морскаго вѣдомства долженъ значительно сократиться еще потому, что прекратится пріемъ въ нихъ дѣтей въ раннемъ возрастѣ.

9. Дабы, вслѣдствіе такого уменьшенія состава морскихъ учебныхъ заведеній, не лишить родителей средствъ воспитывать ихъ дѣтей въ раннемъ возрастѣ, когда нужно общее, а вовсе не специальное образованіе, учредить въ Петербургѣ, въ вѣдѣніи министерства народнаго просвѣщенія, еще одну гимназію, для которой морское министерство можетъ уступить помѣщеніе и нѣкоторыя денежныя средства, кои останутся свободными, вслѣдствіе преобразования нашихъ училищъ.

Учрежденіе ко. Въ августѣ 1860 года проекты уставовъ морскаго



кадетскаго корпуса, морской академіи и морскаго технического училища, а также общія положенія были представлены графомъ Путятинымъ при пояснительной запискѣ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу. Проектъ былъ напечатанъ въ «Морскомъ Сборникѣ», въ «Журналѣ министерства народнаго просвѣщенія» и отдѣльными оттисками, и разосланъ 110 различнымъ лицамъ, съ цѣлю вызвать обсужденіе его въ печати и получить отзывы отъ компетентныхъ лицъ.

митета для пре-  
образования мор-  
скихъ учебныхъ  
заведеній.

Этимъ путемъ, можно сказать, всѣ лица, знакомыя съ дѣломъ спеціального морскаго образованія, и весьма большое число педагоговъ и лицъ, занимающихся вообще изученіемъ вопросовъ, касающихся воспитанія и образованія, были призваны высказать свои мнѣнія. Число отзывовъ, полученныхъ морскимъ министерствомъ, было весьма значительно. Замѣчанія по нѣкоторымъ частямъ были такъ серьезны, что морское министерство рѣшилось въ 1862 году образовать особый комитетъ изъ представителей вѣдомствъ морскаго и народнаго просвѣщенія, чтобы пересмотрѣть проектъ графа Путятина въ связи съ полученными замѣчаніями, изъ которыхъ былъ составленъ подробный сводъ. Комитетъ, въ которомъ принимали участіе и директора нашихъ трехъ главныхъ морскихъ учебныхъ заведеній, существовавшій съ 1862 по 1866 годъ, по важности порученной ему задачи и въ видахъ избѣжанія рѣзкихъ мѣръ, дѣйствовалъ съ большою осторожностью,

и, окончательно установивъ общія начала преобразования, исходатайствовалъ утвержденіе ихъ въ видѣ временной мѣры, чтобы можно было провѣрить ихъ опытомъ сперва въ одномъ, а потомъ и въ другихъ учебныхъ заведеніяхъ. Такимъ образомъ, организація морскаго училища, замѣнившего собою бывшій морской кадетскій корпусъ, завершена была только въ 1867 году, а морскаго технического училища, замѣнившего другія морскія заведенія 1-го рода въ Балтійскомъ морѣ — въ 1873 году, уже не этимъ временнымъ, но постояннымъ комитетомъ, учрежденнымъ для разсмотрѣнія вопросовъ, касающихся до хода образованія и воспитанія въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ. Постепенный ходъ этого преобразования, начавшійся еще ранѣе учрежденія временнаго комитета, съ самаго того времени, какъ стали выясняться недостатки и нужды морскихъ учебныхъ заведеній, излагается въ слѣдующемъ короткомъ очеркѣ.

Послѣдователь-  
ный рядъ пре-  
образованій въ  
морскихъ учеб-  
ныхъ заведені-  
яхъ.

Еще въ 1856 году кондукторскія роты учебнаго морскаго рабочаго экипажа переименованы въ инженерное и артиллерійское училище морскаго вѣдомства, а первый штурманскій полу-экипажъ въ штурманское училище. Цѣль этого преобразования заключалась въ томъ, чтобы, въ ожиданіи общаго преобразования морскихъ учебныхъ заведеній, возвысить ихъ значеніе принятіемъ отдѣльных мѣръ по части прохожденія курса наукъ и воспитанія. Въ тоже время отмѣнено производство мичмановъ въ лейте-



нанты по окончаніи курса наукъ въ офицерскомъ классѣ морскаго кадетскаго корпуса; распространена на учебныя заведенія морскаго вѣдомства сила статьи свода военныхъ постановленій о предоставленіи преподавателямъ званій наставниковъ-наблюдателей, старшихъ и младшихъ учителей и о назначеніи имъ пенсій не изъ окладовъ жалованья, а сообразно числу часовъ еженедѣльнаго ихъ занятія въ продолженіи послѣднихъ трехъ лѣтъ въ сложности.

Въ 1857 году, въ виду приведенія числа офицеровъ въ соотвѣтствіе съ дѣйствительною потребностью, какъ о семъ объяснено въ главѣ I первой части «Обзора», и въ предвидѣніи будущаго приѣма воспитанниковъ по состязательному экзамену, прекращена записка малолѣтнихъ въ кандидатскіе списки для опредѣленія въ училища морскаго вѣдомства.

Въ 1861 году директоромъ морскаго кадетскаго корпуса былъ назначенъ начальникъ штаба кронштадтскаго порта, капитанъ 1 ранга Римскій-Корсаковъ, и съ этого времени начался послѣдовательный рядъ измѣненій въ ходѣ образованія и воспитанія въ корпусѣ, а потомъ, по образцу его, и въ другихъ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ. Такъ какъ вопросъ объ отдѣленіи въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ общаго образованія отъ спеціальнаго былъ уже рѣшенъ въ принципѣ, то, въ видахъ скорѣйшаго приведенія въ соразмѣрность числа уже находившихся въ училищахъ воспитанниковъ съ потребностью въ офицерахъ и для ускоренія преобразованія учебныхъ

заведеній на началахъ отдѣленія образованія общаго отъ спеціального, предоставлено родителямъ брать изъ морскихъ учебныхъ заведеній своихъ дѣтей, неоканчивающихъ призванія къ морю и продолжать ихъ воспитаніе по своему усмотрѣнію, на счетъ особо назначенной на каждого отъ морскаго вѣдомства суммы. Кромѣ того, по соглашенію съ министерствомъ народнаго просвѣщенія, изъ воспитанниковъ низшихъ классовъ этихъ заведеній образованы три гимназіи: въ Петербургѣ, Кронштадтѣ и Николаевѣ. О значеніи этой мѣры для организаціи личнаго состава офицеровъ морскаго вѣдомства и о результатахъ ея изложено въ I и II главахъ первой части «Обзора».

Въ высшихъ классахъ, оставшихся въ составѣ морскихъ учебныхъ заведеній, курсъ наукъ началъ проходиться по новымъ программамъ, приспособленнымъ къ новому назначенію этихъ заведеній, какъ спеціальныхъ, морскихъ. Практическое морское образованіе получило значительно большее чѣмъ прежде развитіе и для воспитанниковъ морскаго корпуса и штурманскаго училища съ 1861 года начала снаряжаться особая учебная эскадра судовъ, на которыхъ ученики проходили въ теченіи трехъ лѣтъ всю службу матроса, машиниста, артиллерійскаго комендора и штурманскаго помощника. Въ системѣ воспитанія принято дѣйствовать на воспитанниковъ силой убѣжденія, а не страхомъ наказаній. Для подготовленія окончившихъ курсъ воспитанниковъ къ званію офицера, требую-



щему такъ много распорядительности, характера и находчивости, установлено, какъ переходная степень, званіе гардемарина и кондуктора; для высшаго образованія учрежденъ академическій курсъ морскихъ наукъ, замѣнившій прежніе офицерскіе классы. Такимъ образомъ, преобразование шло постепенно, безъ рѣзкихъ перемѣнъ, и изданіе новыхъ уставовъ нашло уже учебныя заведенія совершенно подготовленными къ ихъ принятію.

Въ настоящее время морскія учебныя заведенія находятся въ слѣдующемъ положеніи.

#### 1. МОРСКОЕ УЧИЛИЩЕ.

Этимъ русскимъ именемъ замѣнено прежнее названіе морскаго кадетскаго корпуса, утратившее уже свое значеніе.

Настоящее положеніе морскаго училища.

Въ морское училище поступаютъ дѣти потомственныхъ и личныхъ дворянъ и потомственныхъ почетныхъ гражданъ, по состязательному экзамену, непосредственно въ общій или въ приготовительные классы.

Отъ поступающихъ въ классъ общій требуются на пріемныхъ экзаменахъ познанія, въ объемѣ и по программѣ первыхъ пяти классовъ гимназій, кромѣ древнихъ и нѣмецкаго языковъ. Поступаютъ въ училище лучшіе изъ выдержавшихъ экзаменъ, соотвѣтственно числу имѣющихся вакансій.

Отъ поступающихъ въ *младшій приготовительный*

Порядокъ при-

она въ училищѣ. *Классъ* требуются познанія по программѣ трехъ первыхъ классовъ гимназій изъ слѣдующихъ предметовъ: Закона Божія, ариѳметики, алгебры, исторіи, географіи, русскаго и французскаго языковъ.

Всѣ желающіе держать экзаменъ въ приготовительные классы, раздѣляются на 4 разряда. Къ 1-му разряду причисляются сыновья служащихъ и служившихъ офицеровъ флота; ко 2-му—сыновья служащихъ и служившихъ офицеровъ корпусовъ и медиковъ морскаго вѣдомства и родные внуки офицеровъ флота; къ 3-му—сыновья гражданскихъ чиновниковъ морскаго вѣдомства и родные внуки офицеровъ корпусовъ и медиковъ; къ 4-му—сыновья всѣхъ прочихъ лицъ, имѣющихъ право на опредѣленіе дѣтей въ морское училище. Такимъ образомъ, пріемъ въ приготовительные классы зависитъ отъ двухъ обстоятельствъ: отъ экзамена и принадлежности къ разряду.

Вступительный экзаменъ производится комиссіями по назначенію начальника училища. Для удовлетворительности испытанія требуется: за устный отвѣтъ по Закону Божию и математикѣ не менѣе семи балловъ, по 12-ти бальной системѣ, въ рѣшеніи задачъ по математикѣ не менѣе семи и въ остальныхъ предметахъ не менѣе пяти балловъ. Всѣ явившіеся на пріемный экзаменъ подвергаются строгому физическому осмотру особою комиссіею, и къ экзамену допускаются только тѣ, которые удовлетворяютъ установленнымъ уставомъ требованіямъ такого осмотра.

Число явившихся на состязательный экзаменъ для



поступленія въ общій классъ морскаго училища выдержавшихъ экзаменъ было слѣдующее:

|              | Число кон-<br>рентовъ. | Число посту-<br>пившихъ. |
|--------------|------------------------|--------------------------|
| Въ 1864 году | 43                     | 36                       |
| — 1865 —     | 71                     | 47                       |
| — 1866 —     | 96                     | 58                       |
| — 1867 —     | 110                    | 44                       |
| — 1868 —     | 117                    | 58                       |
| — 1869 —     | 109                    | 55                       |
| — 1870 —     | 85                     | 52                       |
| — 1871 —     | 126                    | 64                       |
| — 1872 —     | 168                    | 80                       |
| — 1873 —     | 209                    | 68                       |
| — 1874 —     | 229                    | 89                       |
| — 1875 —     | 179                    | 68                       |
| — 1876 —     | 113                    | 27 (*)                   |
| — 1877 —     | 94                     | 30                       |
| — 1878 —     | 114                    | 30                       |
| — 1879 —     | 83                     | 23                       |

Число явившихся на состязательный экзаменъ для поступленія въ *приготовительные классы* и выдержавшихъ экзаменъ было слѣдующее:

|              | Число кон-<br>курентовъ. | Число выдержав-<br>шихъ экзаменъ. | Число посту-<br>пившихъ. |
|--------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------|
| Въ 1876 году | 124                      | 28                                | 45                       |
| — 1877 —     | 117                      | 19                                | 44                       |
| — 1878 —     | 118                      | 38                                | 54                       |
| — 1879 —     | 114                      | 32                                | 47                       |

(\*) Приемъ сокращенъ по случаю учрежденія *приготовительныхъ классовъ*.

Изъ числа поступившихъ въ училище съ 1864 года состояло по происхожденію:

|                                          |     |
|------------------------------------------|-----|
| дѣтей потомственныхъ и личныхъ дворянъ . | 676 |
| — священнослужителей . . . . .           | 26  |
| — оберъ-офицерскихъ дѣтей . . . . .      | 325 |
| — потомственныхъ почетныхъ гражданъ .    | 38  |

Съ 1875 года въ приготовительные классы принято:

|                                           |     |
|-------------------------------------------|-----|
| изъ лицъ принадлежащихъ къ 1-му разряду . | 101 |
| — — — — — 2-му — .                        | 46  |
| — — — — — 3-му — .                        | 17  |
| — — — — — 4-му — .                        | 72  |

Средній возрастъ поступившихъ въ училище былъ:

|                                | Въ общій классъ. |                       | Въ приготовительные классы. |
|--------------------------------|------------------|-----------------------|-----------------------------|
| Въ 1876 году 16 лѣтъ 10 мѣс.   |                  | 14 лѣтъ 4 мѣс.        |                             |
| — 1877 — 17 — $2\frac{3}{4}$ — |                  | 14 — $3\frac{1}{2}$ — |                             |
| — 1878 — 17 — $2\frac{3}{4}$ — |                  | 14 — $4\frac{1}{2}$ — |                             |
| — 1879 — 17 — $\frac{1}{3}$ —  |                  | 14 — $4\frac{1}{2}$ — |                             |

Средній баллъ познаній поступившихъ былъ:

|                                        | Въ 1876 г. | 1877 г. | 1878 г. | 1879 г. |
|----------------------------------------|------------|---------|---------|---------|
| Принятыхъ въ общій классъ . . . . .    | 8,8        | 8,9     | 8,6     | 8,5     |
| Принятыхъ въ приготовительные классы . | 8,4        | 8,3     | 8,4     | 8,4     |

Во II главѣ первой части «Обзора» изложены причины, побудившія морское министерство, чрезъ учрежденіе въ 1875 году приготовительныхъ классовъ, нѣсколько отступить отъ установленнаго въ 1864 году



начала приѣма въ училище юношей уже въ сознательномъ возрастѣ, для полученія лишь одного морскаго образованія. Вышеприведенныя цифры показываютъ, что и съ учрежденіемъ приготовительныхъ классовъ морское училище, въ отношеніи комплектованія воспитанниками, находится всетаки несравненно въ лучшемъ положеніи, чѣмъ прежній морской кадетскій корпусъ. Въ то время какъ въ морской корпусъ поступали дѣти въ возрастѣ 10 лѣтъ и даже моложе, единственно вслѣдствіе наступленія очереди въ кандидатскомъ спискѣ, теперь они поступаютъ въ возрастѣ не моложе 13 лѣтъ, слѣдовательно когда уже болѣе выяснились ихъ наклонности, и притомъ болѣе или менѣе подготовленные для состязательнаго экзамена. Что касается до поступленія въ общій классъ, то возрастъ поступающихъ, 17 лѣтъ, служить ручательствомъ, что въ выборѣ молодымъ человѣкомъ морской карьеры достаточную долю имѣетъ призваніе.

Число воспитанниковъ училища ежегодно соразмѣряется сообразно дѣйствительной потребности морской службы, почему управляющему морскимъ министерствомъ предоставляется увеличивать или уменьшать число подлежащихъ приѣму. Со времени открытія приготовительныхъ классовъ въ морскомъ училищѣ состояло въ концѣ учебнаго года:

|                     |     |
|---------------------|-----|
| Въ 1875—76 г. . . . | 377 |
| — 1876—77 г. . . .  | 380 |
| — 1877—78 г. . . .  | 382 |
| — 1878—79 г. . . .  | 382 |

Число воспитанниковъ.

Во все пребываніе въ морскомъ училищѣ, воспитанники находятся на полномъ казенномъ содержаніи и получаютъ безвозмездно книги и учебныя пособія.

Курсъ наукъ  
въ училищѣ.

Курсъ наукъ въ морскомъ училищѣ продолжается: для поступившихъ въ приготовительные классы — 6 лѣтъ, для поступившихъ въ общій классъ — 4 года. Послѣдніе три года, проведенные въ училищѣ, зачисляются воспитанникамъ, въ отношеніи пенсіи, въ дѣйствительную службу, считая однако съ 16-ти лѣтняго возраста.

Учебный курсъ морскаго училища состоитъ изъ трехъ отдѣловъ: приготовительнаго, общаго и спеціальнаго. Приготовительный состоитъ изъ двухъ классовъ, старшаго и младшаго. Въ младшемъ проходятся слѣдующіе предметы: Законъ Божій, ариѳметика, алгебра, геометрія, русскій, французскій и англійскій языки, исторія, географія и чистописаніе. Въ старшемъ приготовительномъ: Законъ Божій, алгебра, геометрія, геометрическое черченіе, русскій, французскій и англійскій языки, исторія, географія и рисованіе.

Общій отдѣлъ состоитъ изъ одного класса. Въ немъ въ теченіи одного года оканчивается воспитанниками, поступившими какъ изъ гимназій по окончаніи пятаго класса, такъ и изъ приготовительныхъ классовъ училища, гимназическій курсъ, за исключеніемъ древнихъ и нѣмецкаго языковъ, взаимно которыхъ значительно усилено преподаваніе математики. Спеціальный морской отдѣлъ проходится въ три послѣдніе года и состоитъ изъ слѣдующихъ предме-



товъ: Законъ Божій, русскій, французскій и англійскій языки, сферическая тригонометрія, аналитическая геометрія, дифференціальное и интегральное исчисленія, начертательная геометрія, теоретическая механика, корабельная архитектура, теорія кораблестроенія, паровая механика, навигація, физическая географія морей и метеорологія, морская съемка, астрономія, морская практика, фортификація, морская артиллерія, военно-морская исторія и тактика и законовѣдѣніе.

Для преподаванія всѣхъ вышесказанныхъ наукъ назначено для воспитанниковъ морскаго спеціальнаго и общаго отдѣла восемнадцать полуторочасовыхъ уроковъ, а для приготовительнаго—двадцать одинъ урокъ въ недѣлю.

Каждый спеціальный и общій классъ раздѣляется на три параллельныхъ отдѣленія и составляетъ особую роту; каждый приготовительный классъ раздѣляется на два отдѣленія, но оба вмѣстѣ составляютъ роту.

Въ неклассное время воспитанники зимою занимаются: артиллерійскимъ и фронтовымъ ученіемъ, фехтованіемъ, гимнастикою, разными практическими упражненіями и мастерствами, имѣющими отношеніе къ морской спеціальности, живописью, музыкой, танцами и пѣніемъ.

Практическимъ занятіямъ по морской военной спеціальности дается въ морскомъ училищѣ возможно большее примѣненіе, и въ этихъ видахъ въ училищѣ устроены разнаго рода приспособленія. Такъ, стоящая

Практическія занятія по морской спеціальности зимою.

въ столовомъ залѣ училища модель брига «Наваринъ» служитъ пособіемъ для воспитанниковъ при ознакомленіи ихъ съ порядкомъ производства работъ по вооруженію и разоруженію судовъ и по спуску и подъему рангоута. Для болѣе нагляднаго представленія того, что преподается въ классахъ по корабельной архитектурѣ, ежегодно производится подъ руководствомъ преподавателя этого предмета сборка и разборка модели фрегата «Президентъ». Подъ руководствомъ того же преподавателя, воспитанники занимаются разбивкою на плазѣ различныхъ гребныхъ судовъ. Кромѣ того, для воспитанниковъ, желающихъ пріобрѣсти большее знакомство съ разбивкою и постройкою судовъ, устроены дополнительные занятія въ особомъ помѣщеніи, подъ руководствомъ одного изъ офицеровъ училища. Въ этомъ помѣщеніи воспитанники производятъ разбивку и постройку гребныхъ судовъ въ  $\frac{1}{4}$  долю настоящей величины.

Воспитанники также предпринимаютъ ежегодно самостоятельныя постройки шлюпокъ, а въ 1876 и 1877 годахъ построили даже палубный ботикъ «Кадетикъ», длиною въ 31 ф. 11 д. и шириною безъ обшивки 7 ф. 7 д. Матеріалъ для этого ботика частію отпускался даромъ, изъ хранилищъ и мастерскихъ с.-петербургскаго порта, частію же пріобрѣтался самими воспитанниками, участвовавшими въ постройкѣ. Его Императорское Высочество Великій Князь Константинъ Константиновичъ принималъ участіе въ этой постройкѣ.

Весною, воспитанники специальныхъ классовъ обучаются на дворѣ училища, подъ руководствомъ своихъ



преподавателей, употребленію морскихъ угломерныхъ инструментовъ и наблюденіямъ при помощи этихъ инструментовъ. По предварительномъ изученіи на классныхъ урокахъ теоріи инструментовъ, опредѣленія ихъ погрѣшностей и производства отсчетовъ, наблюденія состоятъ: въ измѣреніи съ помощію секстана и призмозеркальнаго круга высотъ одного изъ краевъ солнца въ искусственный горизонтъ, установленный на столахъ, нарочно для этой цѣли приспособленныхъ, въ измѣреніи угловыхъ разстояній между предметами и въ производствѣ отсчета по хронометру въ моментъ наблюденій. Кромѣ того воспитанники обучаются наблюденіямъ азимутовъ солнца и пеленгованію предметовъ помощію азимута и цѣль компасовъ.

Для занятій по девиации компасовъ, въ училищѣ имѣется желѣзная платформа, представляющая однобашенный мониторъ; на этой платформѣ воспитанники старшаго курса, подъ руководствомъ преподавателя, производятъ наблюденія для опредѣленія девиации главнаго и двухъ путевыхъ компасовъ. Наблюденія эти вносятся въ таблицы утвержденной формы и посредствомъ нихъ воспитанники опредѣляютъ девиацию компасовъ, вычерчиваютъ діограммы, съ которыхъ снимаютъ девиацию на равноотстоящія компасные румбы, девиации, служація для вычисленія приближенныхъ коэффициентовъ, потомъ вычисляютъ девиацию на всѣ 32 румба и вновь вычерчиваютъ по нимъ діограмму. На той же платформѣ производятъ наблюденія вертикальныхъ и горизонтальныхъ качаній магнитной

стрѣлки, служація для опредѣленія девиаціи при кренѣ. На одномъ изъ дворовъ поставлена практическая мачта фрегатскихъ размѣровъ, еще не оконченная вооруженіемъ. На ней предполагается обучать воспитанниковъ бѣганью по вантамъ, постановкѣ и уборкѣ парусовъ, привязыванію и отвязыванію ихъ, спуску и подъему рангоута и перемѣнѣ марселей. Наконецъ, въ младшей ротѣ введены обязательныя занятія такелажными работами и необязательныя модельнымъ мастерствомъ, подъ руководствомъ офицеровъ специалистовъ по этимъ искусствамъ.

Артиллерійская батарея училища состоитъ изъ четырехъ 9-ти и двухъ 4-хъ фунтовыхъ стальныхъ наръзныхъ орудій, расположенныхъ по бортамъ открытой и закрытой батарей, изъ модели 9-ти дюймовой стальной пушки въ настоящую величину, поставленной въ полубашнѣ на соответствующемъ станкѣ, и изъ одной 6-ти дюймовой мѣдной наръзной пушки на станкѣ съ вращающеюся платформою. Въ морскомъ училищѣ имѣются также модели и чертежи минъ въ настоящую величину. Стрѣльба изъ ружей въ теченіи зимнихъ мѣсяцевъ производится выпускными воспитанниками въ стрѣльбищѣ Павловскаго училища.

По вечерамъ старшимъ воспитанникамъ иногда читаются лекціи съ объясненіемъ на чертежахъ и моделяхъ. Такъ, со введеніемъ во флотъ круглыхъ судовъ, было прочитано въ училищѣ нѣсколько лекцій по этому предмету; съ развитіемъ миннаго дѣла читаются лекціи о минахъ. Съ 1874 года ежегодно читаются лек-



ціи о наиболѣе замѣчательныхъ географическихъ открытіяхъ и путешествіяхъ и по военно-морской статистикѣ, въ которую между прочимъ входятъ обзорѣніе морскихъ границъ, ихъ оборона, составъ и численность флотовъ и внутреннихъ водныхъ путей въ разныхъ государствахъ; затѣмъ разсматриваются отрасли промышленности, имѣющія отношеніе къ морскому дѣлу и морской торговлѣ.

Въ видахъ доставленія воспитанникамъ возможности пріобрѣтать болѣе основательныя знанія по иностраннымъ языкамъ, въ училищѣ открыты особыя внѣклассныя вечернія практическія занятія для желающихъ по англійскому, французскому и нѣмецкому языкамъ. Что касается до искусствъ, то обязательное обученіе рисованію производится только въ старшемъ приготовительномъ классѣ; но такъ какъ нѣкоторые изъ воспитанниковъ относятся къ этому занятію съ болѣею любовью, то училище, желая доставить возможность такимъ любителямъ рисованія совершенствоваться въ послѣдующихъ классахъ, съ октября 1876 года устроило особыя необязательныя занятія въ неклассное время. Съ этою цѣлью, подъ руководствомъ учителя, дается два полутора-часовыхъ урока въ классной комнатѣ и одинъ урокъ въ помѣщеніи музея. Въ классахъ занимаются рисованіемъ съ натуры и съ оригиналовъ карандашами и сепіею, а въ музеѣ, масляными красками и акварелью. Всѣ матеріалы, употребляющіеся для рисованія и живописи, пріобрѣтаются на средства училища. Кромѣ того, чтобы поощрить занимающихся

Практическія  
занятія иностран-  
ными языками и  
искусствами

рисованіемъ и вызвать въ другихъ воспитанникахъ соревнованіе въ этомъ искусствѣ, наиболѣе успѣшнымъ даются въ собственность пособія, состоящія изъ рисовальныхъ принадлежностей.

Кромѣ рисовальнаго искусства воспитанники обучаются и музыкѣ. Занятія этимъ искусствомъ первоначально введено въ 1872 году въ видѣ совершенно самостоятельныхъ упражненій и преимущественно для тѣхъ, которые занимались имъ еще до поступленія въ училище. Чтобы доставить возможность такимъ молодымъ людямъ поддерживать и совершенствовать пріобрѣтенные успѣхи въ музыкѣ, на сколько это возможно при самостоятельныхъ упражненіяхъ, училище оказывало съ своей стороны содѣйствіе пріобрѣтеніемъ для нихъ нотъ и тѣмъ, что въ каждой ротѣ отвело для занятія музыкою особыя комнаты, снабженныя роялями, которые училище беретъ на прокатъ. Съ 1878 года училище нанимаетъ учителя музыки для желающихъ играть на фортепіано, а съ 1879 и для тѣхъ, которые обучаются на скрипкѣ.

До 1858 года въ морскомъ училищѣ существовало обученіе церковному пѣнію; но въ этомъ году оно прекратилось. Въ семидесятыхъ годахъ пѣніе возобновлено, а именно: въ 1875 году открыты уроки свѣтскаго пѣнія, а въ 1876 году снова введено и церковное пѣніе. Обученіе тому и другому ведется подъ руководствомъ опытныхъ учителей.

Таковъ ходъ ученія воспитанниковъ въ морскомъ училище зимою.



Для практических плаваній воспитанниковъ въ лѣтніе мѣсяцы, ежегодно вооружается учебный отрядъ изъ приспособленныхъ къ этой цѣли военныхъ судовъ, подъ начальствомъ особаго начальника отряда. Начало этому отряду положили фрегатъ «Касторъ» и корветъ «Баянъ» въ 1861 году, потомъ вмѣсто «Кастора» данъ былъ фрегатъ «Громобой» и къ отряду присоединились тендеръ «Кадетъ», специально построенный для училища, и лодки «Марево» и «Прибой». Впослѣдствіи, «Громобой» былъ замѣненъ фрегатомъ «Пересвѣтъ» и къ отряду причисленъ парусный корветъ «Гилякъ», а въ 1872 году взамѣнъ фрегата «Пересвѣтъ» въ отрядъ поступили: корветъ «Варягъ» и клиперъ «Алмазъ». Въ 1873 году въ составъ отряда вошелъ корветъ «Воевода», плавающий съ воспитанниками технического училища, и яхта «Забава». Въ 1874 году отрядъ усилился клиперомъ «Жемчугъ» и, вмѣсто пришедшей въ неблагонадежное состояніе лодки «Прибой», получилъ лодку «Лихачъ». Въ 1875 году вмѣсто обоихъ клиперовъ назначенъ былъ въ отрядъ корветъ «Бояринъ», который превращенъ изъ пароваго въ парусный и въ такомъ видѣ плаваетъ въ отрядѣ и до сего времени. Лодка «Марево» по ветхости съ этого года не плаваетъ въ отрядѣ. Въ 1879 году отрядъ судовъ морскаго училища состоялъ изъ флагманскаго корвета «Варягъ», парусныхъ корветовъ «Бояринъ» и «Гилякъ», пароваго корвета «Воевода», тендера «Кадетъ», яхты «Забава» и лодки «Лихачъ».

Приготовительные классы или 5-ая рота до сихъ

Практическія  
занятія на учеб-  
номъ отрядѣ лѣ-  
томъ.

поръ на лѣто распускалась по домамъ, къ родителямъ; тѣ же юноши, которые или не имѣли средствъ ѣхать домой, или которые хотѣли какъ можно скорѣе провѣрить свою склонность къ морю, посылались въ 1876 и 1877 годахъ на лодку «Картечь», стоявшую почти все лѣто у Ораніенбаума, а въ 1878 и 1879 годахъ на тендеръ «Кадетъ», плававшій въ составѣ отряда судовъ морскаго училища. Число такихъ воспитанниковъ-волонтеровъ, за неимѣніемъ помѣщенія, составляло всего  $\frac{1}{8}$  часть всей 5 роты. Имѣется въ виду посылать въ море на особомъ суднѣ весь старшій приготовительный классъ.

Занятія воспитанниковъ на учебномъ отрядѣ въ общихъ чертахъ распредѣляются слѣдующимъ образомъ. Первое лѣто воспитанники проводятъ на фрегатѣ или корветѣ, гдѣ получаютъ первые уроки, азбуку морскаго дѣла, т. е. пріучаются лазать, грестъ, прислушиваются къ техническимъ терминамъ и пріобрѣтаютъ основныя понятія о жизни и службѣ на морѣ. При этомъ, первая половина лѣта посвящается исключительно всестороннему обученію воспитанниковъ управлять шлюпкой. На второй годъ они обучаются работамъ, сопряженнымъ съ вооруженіемъ судна; тутъ они знакомятся съ такелажными работами, съ вооруженіемъ, подъемомъ и спускомъ различныхъ частей рангоута, съ артиллерійскимъ ученіемъ, съ катаньемъ на шлюпкахъ подъ парусами, и проч., а вмѣстѣ съ тѣмъ повторяютъ то, чему учились въ прошломъ году. Третье лѣто воспитанники проводятъ на корветѣ, гдѣ все пріобрѣтен-



ное ими въ прежніе годы примѣняется къ дѣйствительной службѣ, въ дѣйствительномъ плаваніи. Для этого они включаются во всѣ росписанія наравнѣ съ матросами и несутъ настоящую матросскую службу, за исключеніемъ мытья и скобленія палубъ и тому подобныхъ грязныхъ работъ.

Во время якорныхъ стоянокъ воспитанники, совмѣстно съ командою, занимаются рейдовыми ученьями, состоящими въ парусныхъ и артиллерійскихъ ученьяхъ, посадкѣ десанта на гребныя суда, греблѣ и управленіи гребными судами. Парусныя ученья производятся обыкновенно въ часы утреннихъ занятій, по сигналу съ флагманскаго корвета, причемъ требуется не столько спѣшность, сколько правильность и отчетливость этихъ работъ. Для авральныхъ работъ воспитанники входятъ въ судовое росписаніе вмѣстѣ съ матросами и участвуютъ во всѣхъ работахъ. Для подъема и спуска рангоута и для парусныхъ учений, они росписываются на марсы, а также хозяевами снастей вмѣстѣ съ матросами, по общему судовому росписанію. На корветѣ, на которомъ плаваетъ старшій классъ, вся бизань-мачта находится въ исключительномъ вѣдѣніи воспитанниковъ, которые назначаются хозяевами ко всѣмъ ея снастямъ, а одинъ изъ воспитанниковъ — крѣйсельнымъ марсовымъ старшиной. Всѣ работы на означенныхъ марсахъ постоянно производятся воспитанниками и притомъ такъ, что каждый воспитанникъ проходитъ, по возможности, всѣ обязанности.

При артиллерійскихъ ученьяхъ воспитанники со-

ставляют прислугу орудій. Артиллерійское ученье производится со смѣною нумеровъ, такъ что воспитанники проходятъ непременно всѣ обязанности орудійной прислуги. Воспитанники входятъ также въ абордажное и пожарное росписание и участвуютъ въ этихъ ученьяхъ наравнѣ съ нижними чинами. Въ десантѣ они составляютъ первый взводъ десантной роты, а команды судовъ второй взводъ.

Для лучшаго пріученія воспитанниковъ управленію шлюпками, на отрядѣ постановлено назначать воспитанника на каждую отходящую шлюпку и поручать ему управленіе ею, съ обязательствомъ непременно при малѣйшемъ вѣтрѣ пользоваться парусами. Кромѣ того, на рейдахъ имъ никогда не отказываютъ въ шлюпкахъ послѣ обѣда до двухъ часовъ и послѣ ужина до наступленія темноты или до 10 ч. вечера.

На всѣхъ судахъ отряда, для исполненія служебныхъ обязанностей, воспитанники раздѣляются на 4 вахты и вахтенныя обязанности несутъ поочередно, со смѣною нумеровъ, по назначенію старшаго училищнаго офицера, а на мелкихъ судахъ—командира. Подъ наблюденіемъ этихъ же лицъ они ведутъ вахтенные журналы, независимо отъ судовыхъ вахтенныхъ журналовъ.

Для усвоенія командныхъ словъ и пріученія воспитанниковъ старшаго класса править вахтой, одинъ изъ стоящихъ на корветѣ на вахтѣ исполняетъ обязанность вахтеннаго начальника, подъ наблюденіемъ и руководствомъ офицера, и, за весьма малыми исклю-



ченіями, командуеть различными дѣйствіями, а иногда и авраломъ, подъ наблюденіемъ старшаго офицера. Такою мѣрою достигается то, что въ половинѣ кампаніи уже нѣкоторые воспитанники почти безукоризненно исполняютъ обязанность вахтенныхъ начальниковъ.

Для приученія воспитанниковъ къ морской чистотѣ и порядку, они, съ 1878 года, росписываются для заведыванія разными частями судна и отвѣчаютъ за чистоту и должный порядокъ въ порученныхъ имъ частяхъ.

На паровыхъ судахъ, во время хода, воспитанники находятся по два часа каждый въ машинѣ, гдѣ упражняются у котловъ въ заряжаніи топокъ и въ разводкѣ и поддержкѣ паровъ и въ управленіи водомѣрными и питательными приборами, исполняя, такимъ образомъ, обязанности машинистовъ и кочегаровъ.

На всѣхъ судахъ воспитанники назначаются къ сигналопроизводству. Имъ непосредственно поручается разборъ какъ дневныхъ, такъ и ночныхъ сигналовъ, а чтобы въ этомъ доставить больше практики, суда отряда постоянно репетируютъ какъ дневные, такъ и ночные сигналы. Для ознакомленія съ лоціею, при всѣхъ входахъ въ порта, выходахъ и замѣчательныхъ проходахъ, воспитанники вызываются на верхъ.

По окончаніи кампаніи, командиры судовъ представляютъ отзывы о степени замѣченной способности каждого воспитанника къ морской службѣ, исправности въ исполненіи служебныхъ обязанностей и пове-

деніи, за время кампаніи. Слѣдующая таблица показываетъ въ процентахъ число аттестованныхъ способными и невыказавшими способности къ морской службѣ воспитанниковъ за послѣднія 8 лѣтъ:

| Годы.   | Способныхъ.                      | Не выказавшихъ способности.      |
|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| Въ 1872 | 76,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> | 23,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| — 1873  | 86,5—                            | 11,5—                            |
| — 1874  | 91,7—                            | 8,3—                             |
| — 1875  | 92,5—                            | 7,5—                             |
| — 1876  | 93,6—                            | 6,4—                             |
| — 1877  | 94,4—                            | 5,6—                             |
| — 1878  | 97,2—                            | 2,8—                             |
| — 1879  | 94 —                             | 6 —                              |

Отрядъ плаваетъ большею частью соединенно; но иногда судамъ предоставляется и отдѣльное плаваніе. На мелкихъ судахъ воспитанники знакомятся съ узкими шхерными фарватерами, а на корветахъ крейсеруютъ въ заливѣ и въ Балтійскомъ морѣ до Готланда и Борнгольма. Суда отряда, въ теченіи трехмѣсячнаго плаванія, успѣваютъ обойти всѣ порта Финскаго залива и ознакомить воспитанниковъ со всѣми рейдами сѣвернаго и южнаго береговъ. Въ 1877 году отрядъ посѣтилъ кромѣ этихъ портовъ Ригу, Гапсаль и Або.

На отрядѣ морскаго училища получили морское практическое образованіе Августѣйшіе сыновья Генераль-Адмирала, Великіе Князья Константинъ, Дмитрій и Вячеславъ Константиновичи. Во время пребыванія на отрядѣ они участвовали вмѣстѣ съ воспитанниками



во всѣхъ занятіяхъ и работахъ по судовому росписанію.

Внутренній бытъ воспитанниковъ въ училищѣ основанъ на плодотворной системѣ дѣйствія на воспитанниковъ силой убѣжденія, истолкованіемъ имъ поступковъ, обращеніемъ къ ихъ чести и самолюбію. Обращается строгое вниманіе на сообщеніе еще на школьной скамьѣ серьезнаго направленія ихъ образу мыслей, на внушеніе имъ твердыхъ понятій о важныхъ обязанностяхъ, налагаемыхъ на нихъ долгомъ службы и мундиромъ, при полномъ сознаніи воспитателей, что только постоянныя и неуклонныя дѣйствія на нравственную сторону юношей оставляютъ въ молодыхъ сердцахъ тѣ благодатныя зачатки, которые впослѣдствіи входятъ въ плоть и кровь и опредѣляютъ направление ихъ дѣятельности въ жизни. Въ самой системѣ наказаній введена, сколь возможно, строгая ответственность ихъ съ характеромъ и наклонностями воспитанниковъ, причемъ тѣлесныя наказанія уже нѣсколько лѣтъ вовсе не употребляются въ училищѣ.

Основныя начала системы воспитанія въ училищѣ.

Переводъ изъ класса въ классъ воспитанниковъ производится по репетиціямъ, на которыя ежегодно удѣляется въ спеціальныхъ и общемъ классахъ 5 недѣль, а въ приготовительномъ четыре. По тѣмъ предметамъ, курсъ которыхъ кончается за годъ до выпуска, репетиціи производятся по особому росписанію, въ присутствіи двухъ экзаменаторовъ; остальные ведутся на классныхъ урокахъ преподавателями предметовъ. По окончаніи репетицій, въ послѣднихъ

Переводъ изъ класса въ классъ.

числахъ мая, учебно-воспитательный совѣтъ, при участіи всѣхъ преподавателей и воспитателей, разсматриваетъ результаты годовыхъ репетицій и успѣхи воспитанниковъ за весь истекшій учебный годъ и на этомъ основаніи рѣшаетъ о переводѣ ихъ въ высшіе классы или объ оставленіи въ прежнихъ. Для удовлетворительности испытанія требуется въ каждомъ отдѣльномъ предметѣ не менѣе шести и въ среднемъ не менѣе семи балловъ; причемъ, для опредѣленія старшинства въ классахъ, принимаются въ расчетъ баллы въ поведеніи.

Воспитанникъ не можетъ оставаться болѣе двухъ лѣтъ въ одномъ классѣ, и притомъ только одинъ разъ въ теченіи всего учебнаго курса въ морскомъ училищѣ онъ можетъ воспользоваться такимъ снисхожденіемъ.

Выпускные экзамены.

Выпускные экзамены производятся въ мартѣ и апрѣлѣ экзаменаціонными комиссіями, въ которыхъ участвуютъ и лица, назначаемыя отъ флота. Предсѣдательство въ этихъ комиссіяхъ поручается одному изъ адмираловъ, по выбору управляющаго морскимъ министерствомъ. По окончаніи экзаменовъ и по производствѣ выдержавшихъ экзаменъ въ гардемарины, въ день приведенія ихъ къ присягѣ на вѣрность службы, въ морскомъ училищѣ происходитъ актъ.

Слѣдующая таблица показываетъ число воспитанниковъ, выпущенныхъ въ гардемарины, со времени окончательнаго преобразованія училища, и средній ихъ баллъ на выпускномъ экзаменѣ.



|         | Число выпу-<br>щенныхъ. | Средній баллъ<br>по наукамъ. |
|---------|-------------------------|------------------------------|
| Въ 1868 | 46                      | 9,1                          |
| — 1869  | 41                      | 9,9                          |
| — 1870  | 41                      | 9,7                          |
| — 1871  | 38                      | 9,6                          |
| — 1872  | 42                      | 9,4                          |
| — 1873  | 40                      | 9,1                          |
| — 1874  | 48                      | 9,5                          |
| — 1875  | 55                      | 9,6                          |
| — 1876  | 64                      | 9,4                          |
| — 1877  | 63                      | 9,4                          |
| — 1878  | 78                      | 9,3                          |
| — 1879  | 64                      | 9,1                          |

Имена выпускныхъ, получившихъ не менѣе  $11\frac{1}{2}$  балловъ въ среднемъ выводѣ по всѣмъ предметамъ и имѣющихъ 12 балловъ въ поведеніи, въ теченіи послѣднихъ двухъ лѣтъ пребыванія ихъ въ училищѣ, заносятся золотыми буквами на мраморныя доски, вывѣшенныя въ пріемномъ залѣ училища.

Со времени переименованія морскаго кадетскаго корпуса въ морское училище, съ 1867 года, записано на мраморныя доски 21.

Въ морскомъ училищѣ имѣется 10 премій, которыя назначаются отличнѣйшимъ изъ воспитанниковъ, окончившихъ курсъ. Преміи эти слѣдующія:

1) Шесть премій адмирала Нахимова, въ томъ числѣ двѣ по 300 рублей и четыре по 250 рублей. Эти преміи выдаются на счетъ 1600 рублей, отпус-

Отличія и пре-  
міи для лучшихъ  
воспитанниковъ.

каемыхъ ежегодно, по Высочайшему повелѣнію 1 августа 1855 года, изъ арендныхъ суммъ, взамѣнъ предназначеннаго покойному адмиралу Нахимову аренднаго производства.

2) Одна премія въ 300 рублей адмирала Рикорда, пожертвованная вдовою адмирала, какъ проценты съ капитала 5000 рублей.

3) Одна премія адмирала Краббе, въ 250 рублей, пожертвованная вдовою адмирала, какъ проценты съ капитала 5000 рублей.

4) Одна премія въ 330 рублей дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Менде, пожертвованная имъ по завѣщанію.

и 5) Одна премія въ 250 рублей генераль-лейтенанта Мещерякова, пожертвованная его вдовою, какъ проценты съ капитала 5000 рублей. Эта премія будетъ выдаваться только съ 1884 года.

## II. НИКОЛАЕВСКАЯ МОРСКАЯ АКАДЕМІЯ.

Значеніе пре-  
образованія офи-  
церскаго класса  
въ академическій  
курсъ.

Офицерскій классъ, основанный 28 января 1827 года, имѣлъ цѣлю, какъ выражено въ его уставѣ, «усовершенствованіе нѣкотораго числа отличнѣйшихъ изъ вновь произведенныхъ офицеровъ въ высшихъ частяхъ наукъ, къ морской службѣ потребныхъ». Прошло болѣе тридцати лѣтъ отъ его учрежденія; идея, положенная въ основаніе его — необходимость высшаго морскаго образованія, успѣла развиться, окрѣпнуть, войти въ общее сознаніе и получить право



гражданства въ морскихъ сферахъ; но форма выраженія этой идеи, то есть самый строй преподаванія, подъ неизбѣжнымъ вліяніемъ времени и особенно сложившихся обстоятельствъ, значительно обветшала и требовала измѣненія. Въ началѣ 60-хъ годовъ, про офицерскій классъ можно было сказать, что онъ едва двигался въ своихъ старыхъ формахъ. Быстрые успѣхи естественныхъ наукъ, замѣна на всѣхъ флотахъ вѣтра паромъ и дерева желѣзомъ, произвели полный переворотъ въ морскомъ дѣлѣ. Неважныя части морскихъ наукъ разрослись въ обширные, самостоятельные отдѣлы, и науки, прежде чуждыя морскимъ, стали съ ними въ самую тѣсную связь; а цѣлая морская энциклопедія расширилась до такого громаднаго объема, что одному человѣку изучить ее въ достаточной полнотѣ сдѣлалось невысказаннымъ.

Для приведенія высшаго морскаго образованія въ положеніе, соотвѣтствующее новымъ, современнымъ требованіямъ, былъ изданъ новый уставъ офицерскаго класса, Высочайше утвержденный 6-го августа 1862 года. Преобразованный офицерскій классъ наименованъ «академическимъ курсомъ морскихъ наукъ» и долженъ былъ служить переходной ступенью къ созданію со временемъ морской академіи. Основная разница между офицерскимъ классомъ и академическимъ курсомъ состояла въ томъ, что первый, сообразуясь съ требованіемъ своего времени, поставялъ цѣлю обширное развитіе всесторонняго морскаго образованія, въ которомъ заключались начала всѣхъ морскихъ

спеціальностей; академическій же курсъ давалъ средства изучить одну изъ главнѣйшихъ морскихъ спеціальностей, но изучить въ возможной полнотѣ и со всѣми ея развѣтвленіями, полезными для морскаго дѣла. Такимъ образомъ, слушателю офицерскаго класса, для того, чтобы сдѣлаться хорошимъ специалистомъ, необходимъ былъ, по окончаніи курса, упорный, самостоятельный трудъ; тогда какъ слушатель академическаго курса могъ тотчасъ по выпускѣ съ полнымъ успѣхомъ приложить пріобрѣтенныя свѣдѣнія къ практикѣ.

Согласно этому основному началу, академическій курсъ заключалъ въ себѣ три спеціальныя отдѣленія: гидрографическое, кораблестроительное и механическое; въ замѣнъ же необходимаго въ составѣ морскаго курса артиллерійскаго отдѣленія, офицерамъ, желающимъ изучать артиллерию, дозволено было посѣщать лекціи михайловской артиллерійской академіи.

Условія прохожденія курса и даваемые имъ преимущества.

На основаніи устава, желавшіе слушать курсъ наукъ въ академическомъ курсѣ обязаны были выдержать вступительный экзаменъ по слѣдующимъ предметамъ: алгебра, геометрія плоская и сферическая, тригонометрія, начертательная геометрія, аналитическая и теоретическая механика, общая физика и главнѣйшія понятія изъ химіи и начала дифференціального исчисления. Кромѣ того, отъ поступавшихъ въ гидрографическое отдѣленіе требовалось совершеніе не менѣе двухъ трехмѣсячныхъ кампаній.

Первые 10 изъ выдержавшихъ состязательный эк-



заменъ по гидрографическому отдѣленію, первые пять по кораблестроительному и первые пять по механическому отдѣленію, пользовались отъ казны добавочнымъ содержаніемъ по чину и кромѣ того получали по 100 рублей на книги.

Предметы лекцій въ академическомъ курсѣ подраздѣлялись на общіе и спеціальные. Общія, обязательныя для всѣхъ трехъ отдѣленій, читались для всѣхъ одновременно и состояли изъ слѣдующихъ наукъ: алгебраическій анализъ, дифференціальное и интегральное исчисленія, съ приложеніемъ ихъ къ геометріи, аналитическая механика, практическая механика и частная физика (за исключеніемъ оптики).

Предметы спеціальныя, обязательныя: а) для *гидрографическаго отдѣленія*—астрономія и геодезія, гидрографія и метеорологія, девіація, теорія кораблестроенія (нагрузка и парусность), оптика и система маячнаго освѣщенія; б) для *кораблестроительнаго отдѣленія*: теорія и практика кораблестроенія, начертательная геометрія, неорганическая химія, преимущественно въ приложеніи къ металло-заводскому дѣлу; в) для *механическаго отдѣленія*: пароходная механика, начертательная геометрія и неорганическая химія.

Кромѣ вышеизложенныхъ предметовъ, по всѣмъ тремъ отдѣламъ назначались соотвѣтственные письменныя упражненія.

Прохожденіе курса въ академическомъ курсѣ продолжалось два года; по окончаніи перваго года, произ-

водилось пробѣрочное испытаніе, для перехода въ высшій классъ; неудовлетворившіе испытанію слушатели возвращались въ свои команды и ко вторичному пріемному экзамену уже не допускались. Слушателямъ, окончившимъ съ успѣхомъ полный курсъ, выдавался дипломъ и присвоивался аксельбантъ на общемъ положеніи академій военнаго вѣдомства. Этотъ знакъ отличія въ 1868 году замѣненъ особымъ знакомъ на правой сторонѣ груди. Лучшимъ слушателямъ по старшинству экзамена предоставлялись слѣдующія преимущества: а) по отдѣленію гидрографическому—на каждомъ суднѣ, отправлявшемся въ заграничное плаваніе, по одной вакансіи для флотскаго и штурманскаго офицера; б) по отдѣленію кораблестроительному—непремѣнное прикомандированіе къ работамъ при постройкѣ новыхъ судовъ, въ должности, сообразной служебному старшинству; в) по отдѣленію механическому—также одну вакансію на каждомъ суднѣ, отправлявшемся въ заграничное плаваніе, и кромѣ того сокращеніе на половину срока службы въ томъ разрядѣ, въ какомъ кто находился, и назначеніе, сообразное служебному старшинству.

Кромѣ всего этого, одному лучшему по каждому отдѣленію предоставлялась заграничная командировка съ техническою цѣлью, не менѣе какъ на одинъ годъ, съ содержаніемъ, особо назначавшимся сообразно съ сущностью порученія.

По выпускѣ изъ академическаго курса, всѣмъ офи-



церамъ предоставлялось право воспользоваться въ теченіи года четырехъ-мѣсячнымъ отпускомъ съ производствомъ жалованья.

Академическія аудиторіи помѣщались въ зданіи морскаго училища и отъ училища пользовались учебными пособіями. Слушатели непосредственно подчинялись начальнику училища и обязаны были соблюдать его инструкціи и приказанія относительно классныхъ и училищныхъ порядковъ. Управление учебною частью, какъ то: утвержденіе учебныхъ программъ, порядокъ экзаменовъ, выдача дипломовъ, пріемъ профессоровъ и репетиторовъ и проч. лежало на совѣтѣ, состоявшемъ изъ профессоровъ и иныхъ лицъ морскаго вѣдомства, съ утвержденія высшаго морскаго начальства. Начальникъ училища былъ предсѣдателемъ учебнаго совѣта и вмѣстѣ съ тѣмъ завѣдывалъ распорядительною частью. Въ помощь ему совѣтъ назначалъ одного изъ своихъ членовъ, который и завѣдывалъ производствомъ дѣлъ учебнаго совѣта.

Занятія въ академическомъ курсѣ начинались ежегодно 1-го сентября и кончались 1-го мая. Лѣтній промежутокъ между двумя годами назначался на самостоятельныя упражненія по каждой спеціальности. Выборъ упражненій дѣлался учебнымъ совѣтомъ.

Посѣщеніе курса михайловской артиллерійской академіи соединялось съ тѣми же условіями, какъ посѣщеніе академическаго курса и давало окончившимъ курсъ тѣ же преимущества.





| Отдѣленія. |                      |                               |                      |                              |                      |                            |    | Всего | Вольнослушателей. |
|------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|------------------------------|----------------------|----------------------------|----|-------|-------------------|
| Годы.      | Гидрографическое.    |                               | Механическое.        |                              | Кораблестроительное. |                            |    |       |                   |
|            | Флотскихъ офицеровъ. | Корпуса флотскихъ штурмановъ. | Флотскихъ офицеровъ. | Корпуса инженеръ-механиковъ. | Флотскихъ офицеровъ. | Корпуса кораб. инженеровъ. |    |       |                   |
| 1864       | 4                    | 4                             | —                    | —                            | —                    | 3                          | 11 | —     |                   |
| 1866       | 2                    | —                             | —                    | —                            | —                    | 1                          | 3  | 1     |                   |
| 1868       | 5                    | —                             | —                    | 6                            | —                    | 2                          | 13 | —     |                   |
| 1870       | 8                    | —                             | 1                    | 2                            | —                    | —                          | 11 | —     |                   |
| 1871       | —                    | —                             | —                    | —                            | —                    | —                          | —  | 1     |                   |
| 1872       | 3                    | 2                             | —                    | 2                            | —                    | 1                          | 8  | 1     |                   |
| 1874       | 9                    | 2                             | 1                    | 4                            | —                    | 3                          | 19 | —     |                   |
| 1876       | 8                    | —                             | —                    | —                            | —                    | —                          | 8  | —     |                   |
| 1878       | 8                    | —                             | 1                    | 2                            | —                    | 2                          | 13 | —     |                   |

Въ михайловской артиллерійской академіи въ это время кончило курсъ пять офицеровъ морскаго вѣдомства: въ 1873 году—3 и въ 1878—2.

Изъ числа всѣхъ 86 офицеровъ, окончившихъ курсъ съ 1862 года, записано на мраморную доску 7, а командировано было за границу съ научною цѣлью 9; а именно:

по гидрографическому отдѣленію . . . . . 7.  
 » механическому . . . . . 1.  
 » кораблестроительному . . . . . 1.

20-го января 1877 года исполнилось пятьдесятъ лѣтъ со дня основанія офицерскаго класса, и такъ какъ академическій курсъ морскихъ наукъ было учрежденіе временное, переходное къ академіи, то въ этотъ день Государь Императоръ соизволилъ пере-

Присвоено академическому курсу имени Николаевской морской академіи.

именовать академическій курсъ въ Николаевскую морскую академію, «въ память незабвеннаго основателя «этого высшаго морскаго учебнаго заведенія и также «во уваженіе пользы, принесенной службою его воспитанниковъ», какъ гласятъ милостивыя слова Высочайшей граматы, которою была осчастливлена въ этотъ достопамятный день академія. Его Императорское Высочество Генераль-Адмираль Высочайшимъ рескриптомъ назначенъ почетнымъ президентомъ академіи, а Его Императорское Высочество Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ и Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ почетными членами.

Въ этотъ день Государь Императоръ удостоилъ личнымъ своимъ присутствіемъ морское училище, гдѣ помѣщаются аудиторіи академіи, выслушалъ молебствіе, обошелъ почти всѣ помѣщенія воспитанниковъ и, войдя въ комнату, въ которой въ 1844—45 учебномъ году Его Императорское Высочество Генераль-Адмираль слушалъ курсъ старшаго класса аналитической механики знаменитаго академика Остроградскаго, изволилъ пожаловать Его Императорскому Высочеству академическій знакъ.

Въ этотъ же день академія приняла въ число своихъ почетныхъ членовъ президента императорской академіи наукъ, генераль-адъютанта адмирала графа Литке, члена адмиралтействъ-совѣта и комитета ораненныхъ, генераль-адъютанта адмирала Глазенапа, предсѣдателя ученаго отдѣленія морскаго технического



комитета, адмирала Зеленаго, министра путей сообщенія, генераль-адъютанта, вице-адмирала Посьета, управляющаго морскимъ министерствомъ, генераль-адъютанта, вице-адмирала Лесовскаго, вице-президента Императорской академіи наукъ, тайнаго совѣтника Буныковского и члена совѣта главнаго управленія по дѣламъ печати, тайнаго совѣтника Веселаго.

*Членъ комитета?*

Совѣтъ академическаго курса переименованъ въ конференцію.

Николаевская морская академія еще не имѣетъ устава и продолжаетъ руководствоваться положеніемъ академическаго курса морскихъ наукъ; но такъ какъ это положеніе не обнимаетъ собою всѣхъ частныхъ учебнаго дѣла, то конференція академіи въ своихъ собраніяхъ постановляетъ для того или другаго частнаго случая рѣшенія, которымъ, въ дополненіе къ положенію, и руководствуется.

Можно надѣяться, что изданіе устава для морской академіи не замедлится, такъ какъ дѣло объ организаціи академіи было начато еще въ 1866 году, когда совѣтъ академическаго курса выработалъ полный уставъ морской академіи. Въ 1870 году былъ снова поднятъ вопросъ объ организаціи академіи, причемъ предполагалось къ существующимъ тремъ отдѣленіямъ (гидрографическое, механическое и кораблестроительное) прибавить четвертое—морское. Починъ въ этомъ дѣлѣ на этотъ разъ взялъ на себя комитетъ морскихъ учебныхъ заведеній, представившій управляющему морскимъ министерствомъ о необходимости

введенія въ академическій курсъ морскихъ наукъ особаго отдѣленія по военно-морскимъ предметамъ и тогда же представившій свои первоначальныя краткія соображенія по этому предмету. Подробную разработку положенія о военно-морскомъ отдѣленіи академическаго курса принялъ на себя бывшій начальникъ морскаго училища, контръ-адмиралъ Римскій-Корсаковъ, и затѣмъ этотъ предметъ поступилъ на разсмотрѣніе товарища управляющаго морскимъ министерствомъ, генералъ-адъютанта Лесовскаго, который въ началѣ 1872 года представилъ выработанный имъ проектъ дополнительнаго положенія о 4-мъ отдѣленіи академическаго курса. Проектъ этотъ былъ переданъ въ комитетъ морскихъ учебныхъ заведеній, который, послѣ всесторонняго обсужденія, нашелъ, что, по тѣсной связи возникавшаго учрежденія съ существовавшимъ уже академическимъ курсомъ, было вполне своевременно пересмотрѣть весь уставъ объ академическомъ курсѣ и составить окончательное положеніе о высшемъ учебномъ заведеніи морскаго вѣдомства, которому присвоить названіе «Морской Академіи».

Къ 1877 году комитетъ выработалъ слѣдующія четыре различныя предположенія объ устройствѣ морской академіи:

1) Имѣть въ академіи 5 отдѣленій, изъ коихъ три спеціальныя для гидрографовъ, корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ, съ двухгодичнымъ курсомъ каждое. Четвертое отдѣленіе, морское, также съ двухгодичнымъ курсомъ, должно заключать въ



себѣ изученіе математики, физики, морской артиллеріи и теоретическое и практическое знакомство съ теоріею мореходныхъ качествъ судна. Въ пятомъ, дополнителномъ отдѣленіи, съ одно-голичнымъ курсомъ, должна проходить морская тактика, военно-морская исторія, исторія русскаго флота, военно-морская статистика и морское международное право.

2) Имѣть въ академіи 4 отдѣленія, съ двухголичнымъ курсомъ, изъ которыхъ три существующія отдѣленія для гидрографовъ, корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ и четвертое, военно-морское, съ курсомъ слѣдующихъ предметовъ: морская стратегія, артиллерія, морское минное искусство, военно-морская исторія, исторія русскаго флота, военно-морская статистика и морское международное право.

3) Имѣть въ академіи два отдѣленія: одно для морскихъ офицеровъ, въ которомъ проходились бы предметы нынѣшняго гидрографическаго отдѣленія, съ соединеніемъ морской тактики, морской артиллеріи, морской исторіи, морской статистики и морскаго международного права, и другое техническое—для корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ.

4) Въ курсъ морской академіи не вводить предметовъ словесныхъ, каковы: морская исторія и морская статистика, а учредить по этимъ предметамъ постоянныя публичныя лекціи въ Кронштадтѣ.

Въ маѣ 1878 года, многія лица изъ среды флота и бывшіе питомцы офицерскаго класса и академическаго курса были приглашены комитетомъ морскихъ учеб-

ныхъ заведеній высказать свое мнѣніе объ организаціи академіи, какъ высшаго учебнаго морскаго учрежденія. Комитетъ уже разсмотрѣлъ труды этихъ лицъ.

### III. МОРСКІЕ ЮНКЕРСКІЕ КЛАССЫ ВЪ НИКОЛАЕВѢ.

Организація юн-  
керскихъ клас-  
совъ.

Школа флотскихъ юнкеровъ въ Николаевѣ съ 1856 года именовалась черноморской гардемаринской ротой; съ учрежденіемъ гардемаринскаго званія во флотѣ, она была переименована въ черноморскую роту флотскихъ кадетовъ, а потомъ, въ 1861 году, вовсе упразднена, по минованіи въ ней надобности, вслѣдствіе сокращенія въ то время морскаго личнаго состава и плаванія въ Черномъ морѣ. Черезъ 10 лѣтъ, вмѣстѣ съ началомъ возрожденія черноморскаго флота, вслѣдъ за отмѣною ограничительныхъ статей парижскаго трактата, въ Николаевѣ вновь явилась надобность въ морскомъ училищѣ, и въ 1872 году тамъ открыты морскіе юнкерскіе классы. Но эти классы и до сихъ поръ, удовлетворяя сколько возможно насущной потребности, не имѣютъ еще окончательно установившейся организаціи. Морскіе классы въ Николаевѣ имѣется въ виду поставить въ положеніе одинаковое съ морскимъ училищемъ въ Петербургѣ, но это требуетъ такого большаго расхода, и единовременнаго и ежегоднаго, что преобразование отлагается изъ года въ годъ, и юнкерскіе классы все еще существуютъ только для приходящихъ.

Юнкера черноморскаго флота въ строевомъ отноше-



ніи подчиняются начальству тѣхъ двухъ черноморскихъ экипажей, въ которыхъ они состоятъ. До 1875 года, т. е. до изданія устава о всеобщей воинской повинности, въ юнкера принимались сыновья потомственныхъ дворянъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, гражданскихъ чиновниковъ и потомственныхъ почетныхъ гражданъ. По особо уважительнымъ случаямъ, въ юнкерскіе классы принимались и дѣти лицъ другихъ, неподатныхъ состояній, но не иначе какъ съ Высочайшаго разрѣшенія. Съ изданіемъ помянутаго устава, въ юнкера принимаются всѣ кончившіе курсъ шести классовъ гимназій или имѣющіе аттестаты 1-го и 2-го разряда по отбыванію воинской повинности. Образованіе молодымъ людямъ, поступившимъ въ юнкера черноморскаго флота, дается на счетъ казны. Сверхъ того, они бесплатно получаютъ всѣ учебныя пособія.

Полный курсъ наукъ продолжается три года, при-  
Прожденіе курсъ въ классахъ.  
чемъ каждый юнкеръ долженъ пробыть не менѣе шести мѣсяцевъ въ плаваніи, для полученія разрѣшенія держать экзамень на гардемаринское званіе. Юнкера считаются на дѣйствительной службѣ и зачисляются въ черноморскіе экипажи.

Число юнкеровъ всѣхъ трехъ классовъ простирается до 60. При приѣмѣ, юнкера подвергаются медицинскому осмотру, и признанные способными къ морской службѣ поступаютъ безъ провѣрочнаго испытанія. Последнее производится только въ томъ случаѣ, когда число желающихъ поступить превышаетъ число имѣ-

емыхъ вакансій. Въ этомъ случаѣ испытаніе производится только по математическимъ наукамъ.

Занятія въ юнкерскихъ классахъ начинаются въ 8½ часовъ утра и продолжаются до 3-хъ часовъ вечера. Въ теченіи этого времени бываетъ 4 урока, въ полтора часа каждый, причемъ четвертый урокъ отдѣляется для практическихъ занятій и иностранныхъ языковъ. Изъ послѣднихъ, при выпускѣ, обязательны какой-нибудь одинъ, какъ и для юнкеровъ балтійскаго флота; но юнкера въ продолженіи трехгодичнаго курса обязаны посѣщать лекціи французскаго и англійскаго языковъ и держать экзаменъ по нимъ, для перехода изъ класса въ классъ.

Учебный курсъ въ юнкерскихъ классахъ проходитъ по программѣ и учебникамъ морскаго училища.

Внѣклассныя занятія юнкеровъ состоятъ изъ астрономическихъ наблюденій, черченія и артиллерійскаго ученья. Строевымъ ученьемъ, стрѣльбою въ цѣль, фехтованьемъ и гимнастикою юнкера занимаются въ аданіи бывшей черноморской штурманской роты, подъ руководствомъ офицеровъ-спеціалистовъ, назначаемыхъ отъ экипажа. Стрѣльбою въ цѣль изъ орудій занимается только старшій классъ на учебной артиллерійской батарее.

Переходные экзамены производятся въ апрѣлѣ комисіями, состоящими изъ трехъ преподавателей въ каждой. По окончаніи экзаменовъ юнкера посылаются на вооруженіе тѣхъ судовъ, на которыхъ лѣтомъ плаваютъ. Распределеніе времени занятій на этихъ су-



дахъ подчиняется извѣстному порядку относительно постепенности и послѣдовательности обученія. Занятія эти заключаются въ парусныхъ, рангоутныхъ и шлюпочныхъ ученьяхъ, въ такелажныхъ работахъ, въ изученіи вооруженія судна, въ астрономическихъ наблюденіяхъ и вычисленіяхъ, въ веденіи вахтеннаго и метеорологическаго журналовъ, въ опредѣленіи девиации, въ производствѣ сигналовъ, въ артиллерійскихъ ученьяхъ, въ стрѣльбѣ въ цѣль изъ орудій, ружей и револьверовъ, въ управленіи машиною и въ веденіи записокъ по всеѣмъ этимъ предметамъ.

Старшій классъ до настоящаго времени плавалъ на корветѣ «Львица», а младшій, на корветѣ «Память Меркурія»; но теперь оба эти корвета по ветхости сданы къ порту и юнкеровъ предполагается отправить на корветѣ «Соколъ».

Срочныя занятія юнкеровъ производятся отъ 9 до 11 часовъ утра и отъ 3-хъ до 6 часовъ вечера. При общихъ парусныхъ ученьяхъ, тревогахъ, абордажныхъ и артиллерійскихъ ученьяхъ, а также для присмотра за чистотой, юнкера росписываются по мачтамъ, марсамъ, орудіямъ, партіямъ, дивизіонамъ, гребнымъ судамъ, палубамъ и яроч. Росписанія эти, въ продолженіи кампаніи, мѣняются съ такимъ расчетомъ, чтобы юнкера успѣвали, по возможности, изучать свои части и пребывали бы при исполненіи всеѣхъ главнѣйшихъ обязанностей. Для частныхъ артиллерійскихъ учений юнкера росписываются по орудіямъ и составляютъ орудійную прислугу.

Юнкера старшаго класса ежегодно, въ теченіе лѣтней кампаніи, производятъ съемку какой-нибудь бухты или части берега. Въ послѣдніе два года военныя дѣйствія отняли возможность занимать юнкеровъ этой полезной и необходимой работой.

Выпускной экзаменъ юнкерамъ, въ первый годъ существованія классовъ, производился въ Николаевѣ, при классахъ, въ присутствіи комисіи, назначенной отъ флота; но потомъ главнымъ командиромъ черноморскаго флота и портовъ возбужденъ былъ вопросъ о томъ, чтобы выпускаемые не теряли своего старшинства между воспитанниками морскаго училища, а потому ихъ стали присылать на экзаменъ въ Петербургъ, въ морское училище, гдѣ они и экзаменовались наравнѣсь воспитанниками. Это исполнялось до 1878 года; но такъ какъ переѣзды юнкеровъ въ Петербургъ и обратно обходились очень дорого, то съ 1878 года выпускные экзамены снова производятся на мѣстѣ, въ присутствіи комисіи отъ флота и двухъ депутатовъ отъ морскаго училища.

Первый выпускъ изъ юнкерскихъ классовъ былъ въ 1874 году. Число выпущенныхъ въ гардемарины, со времени учрежденія морскихъ юнкерскихъ классовъ въ Николаевѣ, слѣдующее:

|                        |    |
|------------------------|----|
| Въ 1874 году . . . . . | 18 |
| — 1875 — . . . . .     | 15 |
| — 1876 — . . . . .     | 20 |
| — 1877 — . . . . .     | 21 |



|                        |    |
|------------------------|----|
| Въ 1878 году . . . . . | 23 |
| — 1879 — . . . . .     | 21 |
| Итого . . . . .        | 18 |

#### IV. ТЕХНИЧЕСКОЕ УЧИЛИЩЕ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА.

Техническое училище морскаго вѣдомства въ 1872 году образовалось изъ двухъ училищъ: штурманскаго и инженернаго-артиллерійскаго. Оба эти училища къ этому времени уже были приведены въ отношеніи хода образованія и воспитанія въ положеніе, соотвѣтствующее современнымъ требованіямъ тѣхъ специальностей, по которымъ они готовили дѣятелей, и ближайшее разсмотрѣніе дѣла показало, что, при ограниченности числа штурмановъ, корабельныхъ инженеровъ, инженеръ-механиковъ и артиллеристовъ, которые ежегодно требуются для пополненія личнаго состава этихъ корпусовъ, нѣтъ никакой надобности въ содержаніи для нихъ отдѣльныхъ учебныхъ заведеній. Напротивъ того, соединеніе въ одномъ училищѣ всѣхъ четырехъ специальностей давало возможность, на счетъ сокращенія расходовъ по администраціи и хозяйству, лучше обставить образовательную часть. Вслѣдствіе этого воспитанники инженернаго артиллерійскаго училища, въ концѣ 1872 года, были переведены изъ Петербурга въ Кронштадтъ, гдѣ въ прекрасномъ и просторномъ зданіи штурманскаго училища нашли вполне удобное помѣщеніе. Соединенное училище получило названіе технического училища морскаго вѣдомства.

Организація училища.

Пріемъ въ учи-  
лище.

Въ техническое училище поступаютъ дѣти всѣхъ сословій по состязательному экзамену.

Отъ поступающихъ въ училище требуются на пріемныхъ экзаменахъ свѣдѣнія, въ объемѣ и по программѣ нѣсколько менѣе пяти классовъ гимназіи, кромѣ древнихъ языковъ. Въ училище принимаются, въ возрастѣ отъ 13 до 17 лѣтъ, лучшіе изъ выдержавшихъ экзаменъ, соотвѣтственно числу имѣющихся въ томъ году вакансій.

Число явившихся на состязательный экзаменъ, выдержавшихъ его и принятыхъ было слѣдующее:

| Отдѣленія.            | Экзаменовались. |      |      |      |      |      |      |
|-----------------------|-----------------|------|------|------|------|------|------|
|                       | Г о д а.        |      |      |      |      |      |      |
|                       | 1873            | 1874 | 1875 | 1876 | 1877 | 1878 | 1879 |
| Артиллерійское . . .  | 25              | 34   | 38   | 37   | 47   | 52   | 19   |
| Штурманское . . .     | 84              | 114  | 115  | 129  | 110  | 110  | 60   |
| Кораблестроительное . | 9               | 16   | 18   | 20   | 16   | 14   | 8    |
| Механическое . . .    | 31              | 34   | 29   | 41   | 39   | 34   | 70   |
|                       | 149             | 198  | 200  | 227  | 212  | 210  | 157  |

| Отдѣленія.            | В ы д е р ж а л и. |      |      |      |      |      |      |
|-----------------------|--------------------|------|------|------|------|------|------|
|                       | Г о д а.           |      |      |      |      |      |      |
|                       | 1873               | 1874 | 1875 | 1876 | 1877 | 1878 | 1879 |
| Артиллерійское . . .  | 5                  | 4    | 5    | 7    | 4    | 7    | 3    |
| Штурманское . . .     | 15                 | 13   | 19   | 21   | 19   | 9    | 3    |
| Кораблестроительное . | 2                  | 4    | 8    | 12   | 2    | 2    | »    |
| Механическое . . .    | 10                 | 12   | 8    | 12   | 7    | 3    | 7    |
|                       | 32                 | 33   | 40   | 52   | 32   | 21   | 13   |



| Отдѣленія.                | П р и н я т о. |      |      |      |      |      |      |
|---------------------------|----------------|------|------|------|------|------|------|
|                           | Г о д а.       |      |      |      |      |      |      |
|                           | 1873           | 1874 | 1875 | 1876 | 1877 | 1878 | 1879 |
| Артиллерійское . . .      | 10             | 8    | 7    | 9    | 8    | 9    | 5    |
| Штурманское . . .         | 27             | 17   | 26   | 25   | 23   | 30   | 19   |
| Кораблестроительное . . . | 5              | 8    | 8    | 9    | 6    | 5    | 3    |
| Механическое . . .        | 8              | 13   | 8    | 15   | 14   | 14   | 30   |
|                           | 50             | 46   | 49   | 58   | 51   | 58   | 57   |

Изъ вышеприведенныхъ таблицъ видно, что недостатка въ желающихъ поступить въ техническое училище нѣтъ, но конкуренты являются съ весьма малой подготовкой.

Общій средній баллъ поступившихъ, повсѣмъ предметамъ, показанъ въ слѣдующей таблицѣ:

| Отдѣленія                     | Г о д а |      |      |      |      |      |      | Общій<br>средній<br>за 7 лѣтъ. |
|-------------------------------|---------|------|------|------|------|------|------|--------------------------------|
|                               | 1873    | 1874 | 1875 | 1876 | 1877 | 1878 | 1879 |                                |
| Артиллерій-<br>ское. . . .    | 8,1     | 7,7  | 8,8  | 8    | 7,7  | 9    | 8,4  | 8,2                            |
| Штурман-<br>ское. . . .       | 7,9     | 7,9  | 8,4  | 7,9  | 8,2  | 8,3  | 7,9  | 8,1                            |
| Кораблестрои-<br>тельное. . . | 8,1     | 7,7  | 8,9  | 8,9  | 7,7  | 8,6  | 7,9  | 8,2                            |
| Механиче-<br>ское. . . .      | 9,5     | 8,3  | 8,8  | 8,4  | 8,2  | 8,1  | 8,3  | 8,5                            |

Всѣхъ по-  
ступившихъ . . . 8,4 7,9 8,7 8,3 7,9 8,5 8,1 8,2

Средній возрастъ поступившихъ въ училище былъ:

| Отдѣленіа.                   | 1873 | 1874 | Г<br>1875 | о<br>1876 | д<br>1877 | а.<br>1878 | Средній съ<br>1879 1873 г. |
|------------------------------|------|------|-----------|-----------|-----------|------------|----------------------------|
| Артиллерій-<br>ское . . .    | 16,1 | 15,6 | 16,3      | 16,2      | 16,4      | 15,6       | 16 16,2                    |
| Штурман-<br>ское . . .       | 15,7 | 15,5 | 16,1      | 16,3      | 16,4      | 16,5       | 16,1 16,6                  |
| Кораблестро-<br>ительное . . | 17,3 | 17,3 | 17,8      | 17,2      | 17,3      | 18         | 18,3 17,6                  |
| Механиче-<br>ское . . .      | 17   | 17,8 | 18        | 17,2      | 17,3      | 17,5       | 17,6 17,5                  |

Число принятыхъ распредѣляется по сословіямъ слѣ-  
дующимъ образомъ:

| Сословія.        | 1873 | 1874 | Г<br>1875 | о<br>1876 | д<br>1877 | а<br>1878 | Всего съ<br>1879 1873 г. |
|------------------|------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------------------|
| Дѣти дворянъ .   | 5    | 12   | 3         | 3         | 6         | 2         | 3 34                     |
| — чиновниковъ    | 15   | 12   | 18        | 27        | 23        | 12        | 23 137                   |
| — священниковъ   | 2    | 1    | 4         | —         | 1         | 2         | 1 11                     |
| Военнаго званія. | 11   | 8    | 4         | 7         | 6         | 9         | 12 57                    |
| Купеческаго . .  | 3    | 4    | 6         | 7         | 2         | 7         | 7 36                     |
| Мѣщанскаго . .   | 13   | 8    | 13        | 12        | 12        | 18        | 9 85                     |
| Крестьянскаго .  | 1    | 1    | 1         | 2         | 1         | 1         | 2 9                      |

Число воспитанниковъ училища къ 1-му января  
каждаго года показано въ слѣдующей таблицѣ:

| Отдѣленія                           | 1873 | 1874 | Г<br>1875 | о<br>1876 | д<br>1877 | а.<br>1878 | 1879 |
|-------------------------------------|------|------|-----------|-----------|-----------|------------|------|
| Въ Артиллерійскомъ .                | 30   | 35   | 37        | 36        | 35        | 36         | 36   |
| — Штурманскомъ .                    | 104  | 105  | 104       | 104       | 103       | 104        | 104  |
| — Кораблестроитель-<br>номъ . . . . | 26   | 25   | 26        | 28        | 28        | 28         | 28   |
| — Механическомъ .                   | 55   | 56   | 54        | 52        | 52        | 53         | 52   |
| Всего . .                           | 215  | 221  | 221       | 220       | 218       | 221        | 220  |



Минувшая война съ Турціей обнаружила излишекъ въ офицерахъ корпуса корабельныхъ инженеровъ и артиллеристовъ и большой недостатокъ въ офицерахъ корпуса инженеръ-механиковъ, а потому штатъ технического училища въ настоящее время измѣненъ и опредѣленъ въ 240 воспитанниковъ, распределяющихся слѣдующимъ образомъ по специальностямъ:

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Въ артиллерійскомъ отдѣлѣ . . . . . | 36 |
| — штурманскомъ — . . . . .          | 96 |
| — механическомъ — . . . . .         | 92 |
| — кораблестроительномъ — . . . . .  | 16 |

Соотвѣтственно классамъ, воспитанники раздѣляются на четыре роты, изъ которыхъ каждая состоитъ изъ воспитанниковъ того же класса всѣхъ четырехъ специальностей

Курсъ ученія, продолжающійся четыре года, раздѣляется на общій и специальный. Въ общемъ преподаются слѣдующіе предметы: Законъ Божій, исторія, русскій, англійскій и французскій языки, геометрія, алгебра, плоская тригонометрія, сферическая тригонометрія, аналитическая геометрія, начертательная геометрія, дифференціальное исчисленіе, интегральное исчисленіе, теоретическая механика, физика, химія, законовѣдѣніе. Специальный курсъ состоитъ изъ слѣдующихъ предметовъ: *въ артиллерійскомъ отдѣленіи*—морская артиллерія, фортификація, военно-морская исторія, тактика и эволюціи, элементарный курсъ кораблестроенія, элементарный курсъ топографіи и космографіи, сопротивленіе матеріаловъ, технологія метал-

Курсъ ученія

ловъ и дерева, черченіе, химія, механика (практическія занятія); *въ штурманскомъ отдѣленіи*—навигация, девиация компасовъ и магнитныя наблюденія, астрономія, морская съёмка, физическая географія и лоція, морская практика, военно-морская исторія, тактика и эволюціи, элементарный курсъ кораблестроенія, черченіе; *въ кораблестроительномъ отдѣленіи*—теорія кораблестроенія, корабельная архитектура, проектированіе судовъ, сопротивленіе матеріаловъ, технологія металловъ и дерева, прикладная механика, черченіе, рисованіе, морская артиллерія; *въ механическомъ отдѣленіи*—прикладная механика, проектированіе машинъ, технологія металловъ и дерева, сопротивленіе матеріаловъ, кинематика, черченіе, рисованіе, трюмная гидравлика, элементарный курсъ кораблестроенія.

Трюмная гидравлика—предметъ совершенно новый, и чтеніе его вызвано необходимостью ознакомить выпускной классъ съ устройствомъ двойнаго дна, непроницаемыхъ переборокъ, магистральныхъ трубъ и водоотливныхъ приборовъ, употребляемыхъ на современныхъ судахъ, такъ какъ на обязанности трюмныхъ офицеровъ, назначаемыхъ изъ корпуса инженеръ-механиковъ, лежитъ наблюденіе за трюмомъ и предупрежденіе судна отъ потопленія въ случаѣ полученія имъ пробоины. Для болѣе нагляднаго ознакомленія съ трюмомъ современнаго судна, техническое училище имѣетъ большую модель продольнаго разрѣза корабля «Петръ Великій», на которой показаны всѣ водоотливныя средства корабля и магистральная труба двойнаго дна.



Внѣ класснаго времени воспитанники имѣютъ еще слѣдующія обязательныя занятія:

|                                                                | Число уроковъ въ недѣлю. |     |    |   |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------|-----|----|---|
|                                                                | Въ классахъ.             |     |    |   |
|                                                                | IV                       | III | II | I |
| Стрѣльба въ цѣль изъ ружей                                     | —                        | —   | —  | 1 |
| Фронтное ученье . . .                                          | 2                        | 1   | 1  | 1 |
| Гимнастика . . . . .                                           | 2                        | 2   | 2  | — |
| Фехтованье . . . . .                                           | —                        | —   | —  | 1 |
| Танцы. . . . .                                                 | 1                        | 1   | 1  | 1 |
| Стрѣльба въ цѣль изъ орудій<br>(одно артиллерійское отдѣленіе) | —                        | —   | —  | 1 |

Кромѣ этихъ занятій, имѣются для желающихъ два урока въ недѣлю нѣмецкаго языка и два урока хороваго пѣнія, обязательнаго для всѣхъ. Успѣхи воспитанниковъ по каждому предмету опредѣляются баллами по 12-ти бальной системѣ. Имена тѣхъ воспитанниковъ, которые въ теченіи мѣсяца обнаруживаютъ наибольшіе успѣхи въ наукахъ, т. е. имѣющіе изъ всѣхъ предметовъ въ среднемъ выводѣ не менѣе 10,5 и въ каждомъ предметѣ не менѣе 9 балловъ, вносятся на красныя доски въ классахъ.

Для перехода изъ класса въ классъ существуютъ годовичныя репетиціи, а для выпускныхъ—экзаменъ, производимый комиссіями, состоящими изъ преподавателей училища, причемъ приглашаются присутствовать посторонніе спеціалисты и другія лица.

За поведеніемъ и нравственностью воспитанниковъ слѣдятъ ротные командиры и отдѣленные начальники.

Всѣ проступки воспитанниковъ вносятся въ штрафные журналы, которые ежемѣсячно разсматриваются учебно-воспитательнымъ совѣтомъ. Для поощренія воспитанниковъ къ хорошему поведенію, они раздѣляются на 3 разряда, соотвѣтственно ихъ поведенію и успѣхамъ въ наукахъ. Къ первому разряду причисляются воспитанники, имѣющіе въ поведеніи 10 балловъ и болѣе и въ наукахъ, въ среднемъ выводѣ, болѣе 9 балловъ; ко второму разряду—имѣющіе въ поведеніи отъ 8—10 балловъ и въ наукахъ не менѣе 8 балловъ; всѣ остальные относятся къ третьему разряду. Послѣдніе не пользуются отпускомъ для прогулокъ въ обыкновенные праздничные дни и увольняются на праздники Рождества Христова и Св. Пасхи не иначе какъ наканунѣ, въ то время какъ первые два разряда увольняются или въ самый день прекращенія классовъ или наканунѣ этого дня.

Практическія занятія.

Для практическихъ занятій въ теченіи лѣта всѣ воспитанники раздѣляются на 7 партій, изъ которыхъ 5 занимаются внѣ Кронштадта, а двѣ въ Кронштадтѣ.

Воспитанники артиллерійскаго отдѣла назначаются на артиллерійскій отрядъ, гдѣ исполняютъ обязанности прислуги при различныхъ батарейныхъ и скорострѣльныхъ орудіяхъ, производятъ разборку и сборку послѣднихъ, стрѣляютъ изъ орудій въ щитъ, обучаются вмѣстѣ съ командой стрѣльбѣ изъ ружей и револьверовъ, наблюдаютъ взрывы шестовыхъ минъ и спускъ минъ Уайтхеда, участвуютъ въ десантныхъ ученьяхъ отряда, составляютъ записки и чертежи и ведутъ



журналы по всѣмъ своимъ занятіямъ. Второй и четвертый классы этого отдѣла занимаются, подъ надзоромъ училищнаго офицера въ Кронштадтѣ, въ морской лабораторіи и артиллерійскихъ мастерскихъ.

Воспитанники штурманскаго отдѣла перваго и третьяго классовъ посылаются лѣтомъ въ практическое плаваніе на корветѣ «Воевода», состоящемъ въ отрядѣ судовъ морскаго училища. На корветѣ они знакомятся съ входами и выходами нашихъ портовъ, почему корветъ этотъ и плаваетъ большею частью отдѣльно отъ отряда, располагая плаваніемъ такъ, чтобы непрерывно побывать во всѣхъ портахъ Финскаго и Рижскаго заливовъ. Воспитанники, плавающие на корветѣ, раздѣляются на вахты, состоятъ при компасѣ, картѣ, рулѣ, лагѣ, лотѣ, сигналахъ и при вахтенномъ начальникѣ. Кромѣ этого, воспитанники старшаго класса, подъ руководствомъ опытныхъ офицеровъ, производятъ астрономическія наблюденія на суднѣ и на берегу и вычисленія, ведутъ хронометрический журналъ, опредѣляютъ девицію компасовъ и изучаютъ лоцію посѣщаемыхъ корветомъ мѣстъ. Воспитанники младшихъ классовъ изучаютъ устройство и установку компасовъ, исправленіе румбовъ, прокладку по картѣ, развязываніе лагъ-линя и лотъ-линя, употребленіе дингъ-лота и проч. Воспитанники втораго класса посылаются на лѣто въ Финляндію, гдѣ, подъ руководствомъ опытнаго офицера, занимаются гидрографическими работами и астрономическими наблюденіями на берегу.

Воспитанники кораблестроительнаго отдѣленія всѣхъ

классовъ занимаются лѣтомъ въ Кронштадтѣ постройками, описаніемъ судостроительныхъ работъ въ адмиралтействѣ и производствомъ нѣкоторыхъ собственно-ручныхъ работъ въ портовыхъ мастерскихъ. Такъ, въ 1873 году ими производилась постройка деревяннаго катера французскаго чертежа, по образцу имѣвшагося на клиперѣ «Абрекъ», длиною 28 футъ 5 д., шириною 7 фут., при среднемъ углубленіи 2 ф. 10 д. и водоизмѣщеніи 4,2 тонна; а съ 1875 года приступлено къ постройкѣ желѣзной паровой шлюпки по образцу катера «Птичка». Съ этою цѣлью воспитанники сами вычислили всѣ элементы этой шлюпки, длина которой 34 фут., ширина безъ обшивки 7 ф. 7 д., углубленіе 2 ф. 10 д., и произвели на плазѣ ея разбивку; потомъ сдѣлали лекала шпангоутовъ и, установивъ эти лекала на мѣсто, обвязали ихъ рыбинами. Шлюпка эта названа «Техникъ» и еще неокончена постройкой. Механизмъ для нея готовятъ воспитанники механическаго отдѣла.

Воспитанники механическаго отдѣла перваго и втораго классовъ командируются на лѣто при офицерахъ въ Колпино, въ мастерскія адмиралтейскихъ и жорскихъ заводовъ или на кронштадтскій пароходный заводъ, гдѣ занимаются по заранѣ составленному росписанію. Воспитанники втораго класса этого отдѣла посылаются на лѣто въ плаваніе на одинъ изъ пароходо-фрегативъ, гдѣ, во время хода, стоятъ поочередно въ машинѣ и исполняютъ обязанности кочегаровъ и машинистовъ. Кромѣ того они, подъ руковод-



ствомъ старшаго судоваго механика, изучаютъ систематически всѣ части судоваго механизма въ подробностяхъ, разбираютъ съ этою цѣлью и потомъ собираютъ различныя части машины, знакомятся съ устройствомъ и употребленіемъ индикатора, снимаютъ діаграммы и вычисляютъ по нимъ силу машины.

Для наглядности въ преподаваніи спеціальныхъ предметовъ и для практическихъ работъ въ зимнее время, училище имѣетъ весьма полный физическій кабинетъ, мастерскую для слесарныхъ и токарныхъ работъ, коллекцію моделей по технологіи, кораблестроенію и паровой механикѣ и большую коллекцію чертежей по артиллеріи и механикѣ.

Тѣмъ воспитанникамъ, которые дома начали обучаться музыкѣ, училище даетъ возможность продолжать эти занятія, для чего имѣетъ два рояля и помещеніе, въ которомъ воспитанники занимаются музыкой въ свободное отъ классовъ время. Обученіе хорошему пѣнію обязательно для всѣхъ.

За все время существованія морскаго техническаго училища, изъ него выпущено въ кондукторы корпусовъ слѣдующее число воспитанниковъ:

Число окончившихъ курсъ.

|               | Артиллерійское. | Штурманское. | Кораблестроительное. | Механическое. | Всего. |
|---------------|-----------------|--------------|----------------------|---------------|--------|
| Въ 1873 году. | 7               | 16           | 2                    | 7             | 32     |
| — 1874 —      | 6               | 12           | 3                    | 13            | 34     |
| — 1875 —      | 7               | 23           | 6                    | 12            | 48     |
| — 1876 —      | 8               | 19           | 7                    | 12            | 46     |
| — 1877 —      | 7               | 19           | 3                    | 11            | 40     |
| — 1878 —      | 5               | 23           | 4                    | 16            | 48     |
| — 1879 —      | 8               | 16           | 8                    | 5             | 37     |

У. ПЕРВЫЙ МОРСКОЙ УЧЕБНЫЙ ЭКИПАЖЪ И ШКОЛА ПИСАРЕЙ И  
СОДЕРЖАТЕЛЕЙ.

Назначеніе эки-  
пажа и школы.

Изъ всѣхъ учебныхъ заведеній морскаго вѣдомства 2-го рода, въ настоящее время существуетъ лишь въ Кронштадтѣ первый морской учебный экипажъ со школою писарей и содержателей. Послѣ упраздненія званія кантонистовъ и кореннаго измѣненія условій службы морскихъ нижнихъ чиновъ, вслѣдствіе сокращенія ея сроковъ и воспрещенія матросамъ жениться во время состоянія на дѣйствительной службѣ, потребность въ учебныхъ заведеніяхъ для дѣтей нижнихъ чиновъ устранилась, и если въ настоящее время существуетъ еще первый морской учебный экипажъ, то единственно потому, что морское управленіе еще имѣетъ надобность въ нѣкоторомъ числѣ писарей и содержателей, которыхъ по особенностямъ морской службы нельзя всегда найти при помощи вольнаго найма.

Въ первый учебный экипажъ поступаютъ дѣти нижнихъ чиновъ въ возрастѣ отъ 7-ми до 14 лѣтъ. Выпускъ производится по достиженіи юнгами 16-ти лѣтъ. Подлежащіе выпуску распредѣляются: на знающихъ хорошо грамотѣ и переводимыхъ въ школу писарей и содержателей и на выказавшихъ неудовлетворительныя познанія и переводимыхъ во флотскіе экипажи юнгами или матросами.

Образованіе въ экипажѣ раздѣляется:

- 1) На ученіе въ классахъ.
- 2) На ученіе практическое.



3) На ученье фронтное и

4) На ученье мастерствамъ.

Въ классахъ обучаются: Закону Божію, чтенію, письму, ариѳметикѣ, включая дроби и тройное правило, и краткой русской практической грамматикѣ. Ученье практическое заключается въ приготовленіи къ морской службѣ изученіемъ главныхъ названій частей рангоута, такелажа, въ навыкѣ лазать, въ гимнастикѣ, а также въ артиллерійскомъ ученьѣ у орудій. На лѣтнее время юнги росписываются по судамъ. Ученье фронтное заключается въ правильной выправкѣ мальчиковъ. Ученье мастерствамъ ограничивается обученіемъ сапожному мастерству и шитью на машинкахъ. Обучаются этому только такіе ученики, которые вовсе не способны къ класснымъ занятіямъ и не выказываютъ ни малѣйшихъ успѣховъ въ классахъ.

Школа писарей и содержателей раздѣляется на два отдѣленія: въ первомъ готовятъ писаря, а во второмъ содержатели. Каждое изъ отдѣленій дѣлится на два класса: младшій и старшій. Въ отдѣленіи писарей обучаются: Закону Божію, чтенію, чистописанію, копированію съ прописей на русскомъ и французскомъ языкахъ, правописанію, ариѳметикѣ, включая дроби и именованныя числа, практическому упражненію въ выкладкѣ на счетахъ, скорописному письму подъ диктовку изъ дѣловыхъ бумагъ, правильному веденію дѣлъ, т. е. подшивать ихъ, составлять описи, краткія выписки изъ дѣлъ и вести журналы входящимъ бумагамъ. Въ отдѣленіи содержателей обу-

чаются: Закону Божію, чтенію, письму, ариѣметикѣ, включая дробѣ и именованныя числа, практическому упражненію въ выкладкѣ на счетахъ, порядку веденія шнуровыхъ книгъ и составленію выписокъ изъ нихъ. Приготовляющіеся въ подшхипера, сверхъ того, пріобрѣтаютъ нужныя свѣдѣнія о вооруженіи военныхъ судовъ, о размѣреніи всѣхъ вещей, входящихъ въ составъ вооруженія, о предполагаемыхъ въ нихъ качествахъ и о способахъ узнавать послѣднія.

Экзаменъ въ школѣ производится одинъ разъ въ годъ, въ декабрѣ, и раздѣляется на частный и главный; первый дѣлается для перевода учащихся, по мѣрѣ ихъ успѣховъ въ наукахъ, изъ младшаго въ старшій классъ, а второй для выпуска.

Ученики, оказавшіеся въ теченіи курса неспособными или неблагонадежными по поведенію, исключаются изъ школы и переводятся снова въ учебный экипажъ, а оттуда, по достиженіи 16-ти лѣтняго возраста, въ матросы.

Главный экзаменъ производится комиссіей отъ флота, подъ предсѣдательствомъ одного изъ адмираловъ, по назначенію главнаго командира кронштадтскаго порта. По окончаніи главнаго экзамена, ученики, успѣшно кончившіе курсъ наукъ въ старшемъ классѣ, выпускаются писарями, баталерами и подшхиперами унтеръ-офицерскаго званія.

Школа писарей и содержателей составляетъ, такимъ образомъ, какъ бы высшій классъ учебнаго экипажа. Она находится подъ вѣдѣніемъ одного командира съ



первымъ учебнымъ экипажемъ, помѣщается въ отдѣльномъ отъ экипажа флигелѣ, на томъ же дворѣ, но для обѣда и ужина воспитанники приходятъ въ экипажъ.

Число юнговъ въ экипажѣ простирается отъ 300 до 400; число учениковъ школы—до 150 въ годъ. Изъ этого числа въ послѣднія 10 лѣтъ выпущено:

|                                                 |     |
|-------------------------------------------------|-----|
| въ писаря . . . . .                             | 182 |
| — артиллерійскіе содержатели. . . . .           | 12  |
| — подшхипера . . . . .                          | 27  |
| — баталеры. . . . .                             | 23  |
| — унтеръ-офицеры при учебномъ экипажѣ . . . . . | 7   |
| — матросы 1-й статьи . . . . .                  | 181 |

Неудовлетворительность получаемыхъ результатовъ отъ существованія этого учебнаго заведенія породила нѣсколько проектовъ о его преобразованіи, и одному изъ нихъ, вполне уже разработанному, предстоитъ, можно надѣяться, скорое осуществленіе.

Система комплектованія флота матросами изъ юнговъ, выпущенныхъ съ учебныхъ кораблей, все болѣе и болѣе входитъ въ употребленіе въ иностранныхъ флотахъ. Такіе учебные корабли содержатся тамъ, какъ казною, такъ и частными благотворительными обществами, и пополняются большею частію изъ числа безпріютныхъ мальчиковъ, взятыхъ съ улицы или изъ семействъ, находящихся въ крайней нищетѣ. Въ Англіи учебные корабли настолько пользуются популярностью, что не успѣваютъ удовлетворять множеству требованій на юнгъ, поступающихъ отъ коман-

Предположеніе  
объ учрежденіи  
учебнаго корабля  
для юнговъ.

дировъ судовъ, назначенныхъ въ кампанію. Убыль матросовъ военнаго флота тамъ почти вся пополняется выпускными съ учебныхъ кораблей и, по отзыву одного изъ заслуженныхъ англійскихъ адмираловъ, матросы, которыми снабжается флотъ съ учебныхъ кораблей, часто, при поступленіи на дѣйствительную службу, лучше знаютъ свое дѣло, чѣмъ тѣ, которые, не бывши на учебномъ кораблѣ, возвращаются со станціи послѣ трехлѣтняго плаванія. По отзывамъ французскихъ военныхъ моряковъ, люди, выпущенные съ учебныхъ кораблей, рѣзко отличаются отъ конскриптовъ и изъ нихъ преимущественно составляется весь классъ унтеръ-офицеровъ, имѣющій большое значеніе во французскомъ флотѣ. Пруссія также придаетъ большое значеніе вопросу о юнгахъ.

Отсутствіе у насъ торговаго флота, изъ котораго мы могли бы брать подготовленныхъ къ морской службѣ людей, дѣлаетъ для насъ существенно важнымъ имѣть такіе учебные корабли. Комитетъ морскихъ учебныхъ заведеній, которому было поручено сообразить ближайшимъ образомъ предположеніе объ осуществленіи такой мѣры въ нашемъ флотѣ, призналъ, что комплектъ юнговъ для учебныхъ кораблей у насъ долженъ быть по меньшей мѣрѣ тотъ же, какой принять въ Англіи и Пруссіи, а именно отъ  $\frac{1}{6}$  до  $\frac{1}{4}$  комплекта командъ или до 2,000 человекъ, и что необходимо имѣть у насъ по одному учебному кораблю въ Балтійскомъ, Черномъ и Каспійскомъ моряхъ и въ Восточномъ океанѣ. Къ сожалѣнію, приведеніе въ



исполненіе столь полезной мѣры встрѣтило затрудненіе въ денежномъ отношеніи. Тѣмъ не менѣе выработанъ подробный проектъ положенія объ учебномъ кораблѣ особою комиссіею, причемъ рассмотрѣны отзывы нашихъ адмираловъ и капитановъ о лучшемъ устройствѣ этой части, чтобы при первыхъ свободныхъ денежныхъ средствахъ осуществить это дѣло въ мѣрѣ возможности. Признано за лучшее такой учебный корабль устроить въ Севастополѣ, гдѣ по климатическимъ условіямъ представляется лучшее удобство къ болѣе продолжительному пребыванію малолѣтнихъ въ морѣ, что составляетъ самое существенное условіе успѣха въ сформированіи изъ малолѣтнихъ хорошихъ матросовъ. Къ сожалѣнію, издержка на осуществленіе проекта и въ этомъ видѣ еще велика, ибо требуется не только постройка судна, приспособленнаго къ помѣщенію школы юнговъ, но и другаго малаго паруснаго судна для практическаго плаванія воспитанниковъ.

## ГЛАВА IX.

### СУДЕБНАЯ ЧАСТЬ.

#### 1. СУДОУСТРОЙСТВО И СУДОПРОИЗВОДСТВО.

Порядокъ судоустройства и судопроизводства во время, предшествовавшее военно-морской судебной реформѣ.

Во время, предшествовавшее военно-морской судебной реформѣ 1867 года, морское вѣдомство не имѣло особенныхъ, своеобразныхъ постановлений о судѣ, и дѣйствовавшій по этому вѣдомству судный уставъ былъ не болѣе, какъ списокъ съ устава военно-сухопутнаго вѣдомства. Основу же этого послѣдняго, также какъ и дѣйствовавшихъ въ то время общихъ законовъ уголовного судопроизводства, составлялъ, съ немногими исключеніями и дополненіями, изданный Императоромъ Петромъ I въ 1716 году воинскій уставъ.

Коренное начало суда, установленное воинскимъ уставомъ 1716 года и перешедшее въ военно-сухопутный и военно-морской судебные уставы, состояло въ сосредоточеніи суда въ рукахъ начальствующихъ лицъ, т. е. въ предоставленіи личной ихъ власти оцѣнивать поступки, подлежащіе судебному обсужденію, и налагать на виновныхъ слѣдующія по закону наказанія.



На этомъ коренномъ началѣ основывалась вся система отправленія морскихъ судебныхъ дѣлъ, и на существовавшихъ въ то время въ различныхъ портахъ постоянныя и временныя военно-судныя комиссіи отнюдь не слѣдуетъ смотрѣть какъ на самостоятельныя судебныя учрежденія: эти комиссіи имѣли чисто канцелярское значеніе и, рассматривая дѣла, лишь готовляли и уясняли ихъ для облегченія начальствующимъ лицамъ произнесенія судебныхъ приговоровъ. Дѣйствительно, въ общихъ чертахъ, функціи военно-судныхъ комиссій состояли въ слѣдующемъ: 1) имъ поручалось производство слѣдствій, полныхъ съ самаго начала или же въ видѣ дополненія и повѣрки произведенныхъ уже изслѣдованій, въ томъ числѣ слѣдствій о происшествіяхъ, по которымъ нѣтъ въ виду виновныхъ, и 2) онѣ обязаны были рассматривать дѣла, по коимъ лица военного званія предавались суду, составлять по этимъ дѣламъ записки, выписывать относящіеся къ дѣлу законы и представлять свое мнѣніе о степени виновности подсудимыхъ и о наказаніи ихъ. Окончательное же рѣшеніе дѣлъ, рассмотрѣнныхъ такимъ образомъ въ комиссіяхъ, принадлежало исключительно начальствующимъ лицамъ, на ревизію которыхъ вносились эти дѣла. По правиламъ такой ревизіи, рассмотрѣнныя въ комиссіяхъ дѣла представлялись, съ заключеніями комиссій, къ командирамъ эскадръ и другихъ командъ, а отъ нихъ, съ ихъ мнѣніемъ, къ бригаднымъ начальникамъ, командирамъ и главнымъ командирамъ портовъ, которые или рѣшали

*Д. А. Жуковъ*

дѣло своею властію, утверждая или измѣняя, по своему усмотрѣнію, заключеніе комисій, или же, въ опредѣленныхъ случаяхъ, вносили его, черезъ аудиторіатскій департаментъ, въ высшее судебное учрежденіе флота—морской генераль-аудиторіатъ.

Учрежденіе морскаго генераль-аудиторіата представляло нѣкоторое отступленіе отъ изъясненнаго выше кореннаго начала сосредоточенія власти суда въ рукахъ начальниковъ; но отступленіе это было въ сущности незначительно, такъ какъ лишь весьма небольшой отдѣлъ судныхъ дѣлъ подлежалъ окончательному рѣшенію генераль-аудиторіата; въ большинствѣ же случаевъ опредѣленія его повергались на Высочайшее благоусмотрѣніе.

Недостатки преж-  
няго судоустрой-  
ства и судопроиз-  
водства.

Такое основное начало морскаго судопроизводства было существеннымъ недостаткомъ его и вело къ многочисленнымъ вреднымъ для общественной нравственности послѣдствіямъ. Съ одной стороны, при сосредоточеніи судебной власти въ рукахъ начальниковъ, которые возбуждали обвиненія, распоряжались производствомъ слѣдствій, предавали суду и сами же утверждали приговоры судныхъ комисій, послѣднія были совершенно лишены какой либо самостоятельности; съ другой — начальствующія лица, на ревизію которыхъ восходили судныя дѣла, при своихъ обширныхъ обязанностяхъ по управленію ввѣренными имъ частями и при множествѣ военно-судныхъ дѣлъ, поступавшихъ на ихъ конфирмацію или заключеніе, конечно, не имѣли ни времени, ни возможности подвергать эти дѣла долж-



ному разсмотрѣнію и, по необходимости, или рѣшали дѣла по одному поверхностному взгляду на нихъ, или же полагались на состоящихъ при нихъ чиновниковъ по судной части, оберъ-аудиторовъ, которые на самомъ дѣлѣ и замѣняли лице ихъ въ дѣлѣ суда. Это въ особенности можно было сказать относительно дѣлъ, по которымъ обвиняемые, ни по личному своему положенію, ни по особенной важности интересовъ службы, не вызывали вниманія начальства и общественнаго мнѣнія, т. е. относительно большинства дѣлъ о нижнихъ чинахъ. Конечно, такой порядокъ былъ совершенно противенъ духу закона, ставя въ обезпеченіе правильности судебного приговора личное мнѣніе о дѣлѣ начальника.

Независимо отъ этого, система тогдашняго судопроизводства носила въ себѣ всѣ тѣ органическіе недостатки, которые были свойственны не только военному и морскому, но и общему гражданскому процессу до введенія въ него въ 1864 году началъ состязательнаго, гласнаго и устнаго судопроизводства. Главные и существеннѣйшіе изъ этихъ недостатковъ заключались въ слѣдующемъ: 1) въ смѣшеніи въ лицѣ судей несовмѣстныхъ обязанностей слѣдователя, обвинителя, защитника и судьи; 2) въ отсутствіи равноправности между обвинительною властью въ лицѣ судей и обвиняемымъ: первые были вооружены всѣми законными средствами розыска, тогда какъ обвиняемый, безъ защитника или совѣтника, обязанный по закону лично отвѣчать за себя въ уголовномъ процессѣ, по незна-

нiю законовъ и хода производящагося о немъ дѣла и часто по ограниченiю его свободы, не имѣлъ возможности приводить все, что могло бы служить къ его оправданiю или къ смягченiю его отвѣтственности; и 3) въ письменной и тайной процедурѣ суда, безсильной, по своимъ многосложнымъ и тяжелымъ формамъ, къ достиженiю главной цѣли судоправленiя—къ полному восстановленiю истины, къ оправданiю невинно-обвиняемаго и осужденiю дѣйствительно виновнаго. Эта письменная процедура и отсутствiе гласности заключали въ себѣ главную и существенную причину господствовавшей въ то время въ процессѣ медленности, съ которою производились уголовныя дѣла. Какъ велико было это послѣднее зло, можно судить по неоднократно повторявшимся въ то время въ Высочайшихъ повелѣнiяхъ и сенатскихъ указахъ напominанiямъ объ ускоренiи производства военно-судныхъ дѣлъ. Въ первыя 5 лѣтъ нынѣшняго царствованiя, на примѣръ, послѣдовало по этому предмету 4 Высочайшихъ повелѣнiя и 5 указовъ сената.

Мѣры, принятыя къ улучшенiю военно-морской судебной части до кореннаго преобразованiя ея въ 1867 году.

Недостатки эти и порождаемая ими крайняя неудовлетворительность хода военно-судныхъ дѣлъ по морскому вѣдомству вызывали, съ самаго начала нынѣшняго царствованiя, со стороны высшаго морскаго начальства неоднократныя попытки ввести въ судный уставъ возможные улучшенiя и усовершенствованiя.

Къ такого рода попыткамъ принадлежатъ:

1) Мѣры къ улучшенiю положенiя лицъ, состоящихъ подъ слѣдствiемъ и судомъ, и къ ограниченiю слу-



чаевъ преданія суду, безъ предварительнаго слѣдствія. Сюда относятся послѣдовавшія 9 марта 1855 года, 4 іюня и 15 октября 1856 года и 5 мая 1858 года Высочайшія повелѣнія объ измѣненіи и дополненіи 473, 627, 632 и 636 ст. кн. 2 св. мор. угол. пост. Этими измѣненіями и дополненіями: а) устанавливалось, что «лица, состоящія подъ слѣдствіемъ и судомъ, доколѣ не будутъ обвинены, не суть еще преступники, и посему могутъ быть лишены свободы единственно для необходимой предосторожности. Во всякомъ случаѣ обращеніе съ ними должно быть согласно съ справедливостью и человеколюбіемъ»; б) опредѣлялись случаи, въ какихъ предаваемые суду офицеры и нижніе чины, изъятые отъ тѣлесныхъ наказаній, подвергались содержанію подъ арестомъ во время производства о нихъ суда; и в) преданіе суду, безъ предварительнаго слѣдствія, ограничивалось только случаями побѣга, дерзости предъ фронтомъ, явнаго непослушанія начальству въ присутствіи другихъ лицъ и захвата виновнаго при самомъ совершеніи преступленія.

2) Мѣры противъ медленности военно-морскихъ судебныхъ дѣлъ, къ возможному упрощенію судопроизводства и къ сокращенію переписки. Сюда относятся: а) Высочайшее повелѣніе отъ 22 декабря 1858 года о порядкѣ утвержденія презусовъ и ассесоровъ въ судебныхъ комиссіяхъ; о порядкѣ составленія выписокъ изъ военно-судныхъ дѣлъ; объ отмѣнѣ обряда увѣщанія презусомъ членовъ комиссій и принесенія ими присяги; и б) Высочайше утвержденное 22 февраля

1862 года положеніе морскаго генераль-аудиторіата о порядкѣ ревизіи военно-морскихъ судныхъ дѣлъ, объ отсылкѣ военно-судныхъ дѣлъ на ревизію непосредственно къ тѣмъ начальникамъ, отъ власти коихъ зависитъ окончательная конфирмація. Къ числу мѣръ противъ медленности въ производствѣ судныхъ дѣлъ относится также образованіе въ 1855 году при аудиторіатскомъ департаментѣ особой комисіи, для измѣненія правилъ 10 главы 2 кн. св. мор. угол. пост. о наблюденіи за скорѣйшимъ производствомъ и рѣшеніемъ судныхъ дѣлъ и объ отчетности въ ихъ производствѣ. Этою комисіею въ 1857 году былъ составленъ проектъ правилъ отчетности по военно-морской судной части. Означенный проектъ однако не получилъ окончательнаго утвержденія, такъ какъ въ это время начались уже работы по пересмотру вообще 2 кн. св. мор. угол. пост. для составленія новаго военно-морскаго судебнаго устава, закончившіяся судебною реформою 1867 года, при которой этотъ проектъ потерялъ уже свое значеніе.

3. Мѣры къ привлеченію въ должности оберъ-аудиторовъ и аудиторовъ—чиновниковъ специально образованныхъ и опытныхъ. Высочайше утвержденными въ 1855 и 1856 годахъ штатами аудиторскихъ должностей и положеніемъ объ аудиторскихъ чинахъ морскаго вѣдомства были увеличены оклады ихъ содержанія и распространены на нихъ различныя права и преимущества.

и 4. Мѣры къ сообщенію характера публичности



военно морскимъ суднымъ дѣламъ. Сюда относится, послѣдовавшее въ началѣ нынѣшняго царствованія, распоряженіе Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала о печатаніи въ Морскомъ Сборникѣ наиболѣе важныхъ и любопытныхъ изъ этихъ дѣлъ.

Но всѣ эти попытки, имѣя характеръ частныхъ мѣръ и не трогая началъ, на которыхъ было основано военно-морское судопроизводство, конечно, не могли привести къ существенному его улучшенію. Поэтому, вскорѣ по вступленіи въ управленіе морскимъ вѣдомствомъ, Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, усматривая необходимость въ пересмотрѣ морскихъ уголовныхъ законовъ вообще и въ особенности законовъ судопроизводства, учредилъ въ іюлѣ 1857 года при аудиторіатскомъ департаментѣ особый комитетъ и возложилъ на него, въ числѣ прочихъ занятій по пересмотру свода морскихъ уголовныхъ постановленій, составленіе проекта морскаго суднаго устава на новыхъ, современныхъ началахъ.

Этотъ комитетъ, при самомъ приступѣ къ возложенному на него порученію, встрѣтилъ затрудненіе въ опредѣленіи основаній, долженствующихъ служить руководствомъ при составленіи проекта новаго суднаго устава, такъ какъ дѣйствовавшіе тогда законы общаго уголовного судопроизводства не могли въ этомъ отношеніи быть пособіемъ и источникомъ. Вслѣдствіе этого, признано было необходимымъ собрать предварительные матеріалы изъ современныхъ законодательствъ морскихъ державъ, и съ этою цѣлью были команди-

Послѣдователь-  
но и мѣры къ ко-  
ррениому преобра-  
зованію судостро-  
ительства и судопро-  
изводства въ  
морскомъ вѣдом-  
ствѣ.

рованы за границу: въ 1858 году, флота генераль-аудиторъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Глѣбовъ— во Францію, и позднѣе, въ 1860 году, юрисконсультъ морскаго министерства, дѣйствительный статскій совѣтникъ Варрандъ— въ Англію. Результатомъ порученія, возложеннаго на дѣйствительнаго статскаго совѣтника Глѣбова, былъ представленный имъ комитету, въ 1860 году, проектъ устава морскаго судоустройства и судопроизводства, изложенный, примѣнительно къ судебнымъ учрежденіямъ Франціи, на началахъ самостоятельности судей, состязательности, устности и гласности уголовного процесса и обезпеченія права защиты обвиняемаго.

Проектъ этотъ былъ разосланъ на разсмотрѣніе по всей Россіи лицамъ, знакомымъ съ юридическою частью, какъ то: нѣкоторымъ членамъ государственнаго совѣта, сенаторамъ, оберъ-прокурорамъ и оберъ-секретарямъ сената, разнымъ чинамъ министерствъ юстиціи и военнаго, во второе отдѣленіе Собственной Его Императорскаго Величества канцеляріи, въ государственную канцелярію, предсѣдателямъ судебныхъ палатъ, губернскимъ прокурорамъ, въ юридическіе факультеты нашихъ университетовъ, въ управленія намѣстниковъ кавказскаго и царства польскаго и разнымъ лицамъ морскаго вѣдомства.

Указанный проектъ морскаго суднаго устава имѣлъ весьма важное значеніе какъ въ дѣлѣ нашей общей судебной реформы, такъ и въ дѣлѣ преобразованія специальныхъ судопроизводствъ военнаго и морскаго.



Трудъ этотъ, появившійся двумя годами раньше Высочайше утвержденныхъ 29 сентября 1862 года основныхъ положеній преобразованія судебной части въ Россіи, былъ первымъ официальнымъ проектомъ, построеннымъ на упомянутыхъ новыхъ началахъ уголовного процесса; при всѣхъ же дальнѣйшихъ работахъ по устройству судебной части, которыя производились совмѣстно военнымъ и морскимъ вѣдомствами и закончились въ 1867 году судебною реформою по этимъ вѣдомствамъ, онъ былъ принятъ официальнымъ пособіемъ и источникомъ.

По доставленіи замѣчаній отъ лицъ, которымъ былъ посланъ на заключеніе проектъ дѣйствительнаго статскаго совѣтника Глѣбова, была учреждена коммисія изъ флотскихъ и гражданскихъ чиновъ морскаго вѣдомства, которой было поручено исправить проектъ по означеннымъ замѣчаніямъ. Занятія коммисіи по этому порученію продолжались въ теченіи 1861 и до начала 1862 года, когда, вслѣдствіе возбужденія вопроса объ общемъ преобразованіи судебной части въ Имперіи, признано было необходимымъ приостановить ея дѣйствія и дожидаться, на чемъ остановится общая судебная реформа, для согласованія съ ея основаніями морскаго судопроизводства въ главныхъ началахъ, и въ особенности для опредѣленія отношенія морской слѣдственной части къ общей въ государствѣ преслѣдательной власти.

Съ изданіемъ Высочайше утвержденныхъ 29 сентября 1862 года основныхъ положеній преобразованія судопроизводства въ Россіи, выяснилось вполнѣ на-  
\*

правление дѣла по устройству судебной части морскаго вѣдомства. Широкія начала, на которыхъ было Высочайше указано создать новый общій судебный уставъ Россіи, облегчили значительно совершеніе преобразованія военно-морской судебной части, предѣлая окончательно многосложные вопросы о значеніи слѣдственной и собственно судебной части, о предѣлахъ и способѣ ихъ дѣйствія.

Въ началѣ 1862 года былъ возбужденъ и въ военномъ министерствѣ вопросъ о преобразованіи военнаго судопроизводства и судоустройства. Въ виду единства цѣли судовъ военно-морскаго и военно-сухопутнаго вѣдомствъ, а посему, въ виду необходимости устроить суды обоихъ вѣдомствъ на однихъ и тѣхъ же началахъ, 2 ноября 1862 года, т. е. немедленно послѣ утвержденія основныхъ положеній преобразованія общей судебной части въ Россіи, по соглашенію военнаго министра съ управляющимъ морскимъ министерствомъ, было испрошено Высочайшее соизволеніе на учрежденіе комисіи изъ лицъ военно-сухопутнаго и морскаго вѣдомствъ, для начертанія общихъ основныхъ положеній военнаго и военно-морскаго судоустройства и судопроизводства.

Составленный этою комисіею, въ апрѣлѣ 1863 года, проектъ основныхъ положеній преобразованія военно-судной части, по разсмотрѣніи его въ присутствіи особо приглашенныхъ какъ морскихъ и военныхъ, такъ и гражданскихъ лицъ, извѣстныхъ служебною опытностію или юридическими познаніями, былъ, со-



гласно Высочайшему повелѣнію, препровожденъ на заключеніе главнокомандующихъ и другихъ главныхъ военныхъ и морскихъ начальниковъ, а затѣмъ, вмѣстѣ съ поступившими на него замѣчаніями, внесенъ, для разсмотрѣнія въ законодательномъ порядкѣ, въ соединенное присутствіе военнаго и морскаго генераль-аудиторіатовъ, съ назначеніемъ въ составъ этого присутствія и нѣкоторыхъ членовъ военнаго совѣта и другихъ лицъ.

Подробно разсмотрѣнныя въ соединенномъ присутствіи генераль-аудиторіатовъ и окончательно выработанныя, по соглашенію морскаго и военнаго вѣдомствъ, и при участіи Высочайше призваннаго къ этому дѣлу статъ-секретаря графа Панина, основныя положенія преобразованія военно-судной части были представлены на Высочайшее воззрѣніе, и 25 октября 1865 года Государь Императоръ Высочайше повелѣтъ соизволилъ: приступить немедленно къ составленію проекта подробнаго устава о производствѣ военнаго суда на новыхъ началахъ, возложивъ работу сію: въ военно-сухопутномъ вѣдомствѣ—на генераль-аудитора военнаго министерства, тайнаго совѣтника Философова, а въ морскомъ вѣдомствѣ—на члена морскаго генераль-аудиторіата, тайнаго совѣтника Глѣбова, съ тѣмъ, чтобы составители проекта по обоимъ вѣдомствамъ дѣйствовали по взаимному между собою соглашенію и подъ непосредственнымъ руководствомъ главныхъ начальниковъ обоихъ вѣдомствъ.

Подробный проектъ уставовъ военно-уголовнаго су-

допроизводства и судоустройства былъ окончательно изготовленъ къ началу 1866 года, и въ апрѣлѣ того года внесенъ, по Высочайшему повелѣнію, на разсмотрѣніе соединеннаго собранія военного и морскаго генераль-аудиторіатовъ. Затѣмъ, по разсмотрѣніи и исправленіи проекта въ означенномъ собраніи, оказалось необходимымъ,—въ виду тѣсной связи постановленій проекта съ общими въ государствѣ законоположеніями объ уголовныхъ судахъ и объ органахъ судебно-преслѣдательной власти,—обсудить его при участіи высшихъ представителей подлежащихъ частей гражданскаго управленія.

Вслѣдствіе этого и для удобнѣйшаго соглашенія въ этомъ отношеніи интересовъ и потребностей военного и гражданскаго вѣдомствъ, 4 іюля 1866 года былъ учрежденъ особый комитетъ, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, предсѣдателя государственнаго-совѣта, изъ членовъ: предсѣдателя департамента законовъ государственнаго совѣта, главно-управляющаго вторымъ отдѣленіемъ Собственной Его Императорскаго Величества канцеляріи, военного министра, министра юстиціи и управляющаго морскимъ министерствомъ. Впослѣдствіи, для усиленія военного элемента комитета, къ составу его прибавлены были еще слѣдующія лица: Его Императорское Высочество Великій Князь Николай Николаевичъ Старшій, генералъ отъ кавалеріи князь Долгоруковъ, генералъ отъ кавалеріи Гринвальдъ, генералъ отъ инфантеріи князь италійскій, графъ Суворовъ Римникскій,



адмиралъ графъ Путятинъ, адмиралъ Новосильскій и генералъ-лейтенантъ графъ Адлербергъ 2-й.

По подробномъ обсужденіи въ комитетѣ проекта военно-судебнаго устава, въ связи съ судебными уставами 1864 года, и по окончательномъ исправленіи его, проектъ удостоился Высочайшаго утвержденія 15 мая 1867 года. Затѣмъ, 22 іюня того же года, были Высочайше утверждены: а) росписаніе окладовъ содержанія, классовъ должностей и разрядовъ по пенсіи должностныхъ лицъ военно-морскаго судебного вѣдомства, б) штаты главнаго военно-морскаго суда и военно-морскаго суднаго управленія, а равно военно-морскихъ судебныхъ учрежденій с.-петербургскаго и кронштадтскаго портовъ и в) положеніе о введеніи въ дѣйствіе военно-морскаго судебного устава въ балтійскихъ портахъ.

Между тѣмъ, одновременно съ разработкою проекта военно-судебнаго устава, въ морскомъ министерствѣ были приняты различныя мѣры, въ видахъ предстоящаго преобразованія судной части, какъ къ устройству и приспособленію помѣщеній для военно-морскихъ судовъ и для содержанія подсудимыхъ и подслѣдственныхъ арестантовъ, такъ и къ доставленію офицерамъ морскаго вѣдомства способовъ подготовленія себя къ ожидающей ихъ судебной дѣятельности. Съ послѣднею цѣлью, одинъ изъ профессоровъ с.-петербургскаго университета былъ приглашенъ прочесть морскимъ офицерамъ нѣсколько лекцій о судебной реформѣ, а въ С.-Петербургѣ и

Мѣры по введенію новаго военно-морскаго судопроизводства.

Кронштадтъ были открыты практическія юридическія собранія, въ которыхъ, при участіи аудиторовъ и морскихъ офицеровъ, разбирались примѣрно уголовныя дѣла; независимо отъ этого, съ разрѣшенія военнаго министра, нѣсколько офицеровъ морскаго вѣдомства были допущены къ слушанію лекцій въ офицерскихъ классахъ, учрежденныхъ при аудиторскомъ училищѣ, для приготовленія офицеровъ къ занятію должностей по военно-судебному вѣдомству; въ тоже время особо приглашенному для этого педагогу-стенографу было поручено преподаваніе стенографіи нѣкоторымъ изъявившимъ на то желаніе офицерамъ.

Какъ уже выше сказано, въ іюнѣ 1867 года было издано положеніе о введеніи въ дѣйствіе военно-морскаго судебнаго устава въ портахъ балтійскаго флота. Всѣ предварительныя распоряженія, какія требовались этимъ положеніемъ, для введенія въ дѣйствіе новаго устава въ портахъ с.-петербургскомъ, кронштадтскомъ, ревельскомъ, свеаборгскомъ и архангельскомъ были своевременно сдѣланы, и по изданіи, затѣмъ, для новыхъ судебныхъ учреждений Высочайше утвержденнаго 16-го августа наказа, суды: экипажные, военно-морскіе въ портахъ и главный военно-морской открыты 1-го сентября 1867 года.

Одновременно съ этимъ, были упразднены морской генераль-аудиториатъ, управленіе флота генераль-аудитора, коммисія военнаго суда при с.-петербургскомъ портѣ, аудиторскія должности при инспекторскомъ департаментѣ, начальствующихъ лицахъ, за исключе-



ніемъ нѣкоторыхъ, оставленныхъ, частию впредь до введенія новаго суда во всемъ морскомъ вѣдомствѣ, частию для окончанія дѣлъ, подлежащихъ производству прежнимъ порядкомъ въ кронштадтской военно-судной комисіи, которая также была оставлена лишь впредь до окончанія этихъ дѣлъ.

Съ 1 января 1869 года дѣйствіе новаго судебного устава распространено на порты Чернаго моря, а съ 1 мая 1870 года на порты Каспійскаго. Бакинскій портъ и принадлежащіе къ нему морскіе пункты отнесены къ вѣдомству военно-морскаго суда въ Николаевѣ; причемъ составъ послѣдняго усиленъ, а въ виду отдаленности Баку отъ Николаева, — въ первый изъ этихъ портовъ, для постоянного мѣстопробыванія, назначенъ особый помощникъ прокурора николаевского суда.

Военно-морскимъ судебнымъ уставомъ 1867 года распространены на морскіе суды всѣ тѣ начала уголовного и гласнаго судопроизводства, которыя введены уставами 1864 года въ общіе суды Имперіи. Отступленія отъ этихъ началъ и измѣненія ихъ были допущены лишь въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ это вызывалось видами охраненія воинской дисциплины и вообще необходимостью и пользою военно-морской службы.

Главныя основанія морскаго уголовного процесса, по военно-морскому судебному уставу 1867 года, состоятъ въ слѣдующемъ:

1) Самостоятельность суда обезпечивается поставленіемъ судей въ ихъ судейскихъ дѣйствіяхъ внѣ всякой зависимости отъ начальствующихъ лицъ.

Основныя начала новаго военно-морскаго судопроизводства и судопроизводства.

2) Слѣдственная власть, въ тѣсномъ смыслѣ, отдѣляется отъ распорядительной и ставится также въ независимое положеніе отъ начальствующихъ лицъ.

3) За военно-начальствующими лицами оставлена только власть возбуждать слѣдствіе по преступнымъ дѣламъ и предавать обвиняемыхъ суду.

4) Разсмотрѣніе дѣлъ въ судѣ построено на началахъ публичнаго, гласнаго и устнаго судопроизводства. Прежній слѣдственный процессъ замѣненъ обвинительно-состязательнымъ; именно: а) обвиненіе на судѣ предоставлено особому, отдѣльному отъ судей, лицу прокурорскаго надзора; б) обвиняемому предоставлено право избирать себѣ защитника, который, какъ и обвиняемый, пользуется на судѣ одинаковыми правами съ представителемъ прокурорскаго надзора, и в) теорія доказательствъ, основанная единственно на ихъ формальности, отмѣнена; приговоры постановляются по внутреннему убѣжденію судей, основанному на совокупности обстоятельствъ, обнаруженныхъ при судебномъ разбирательствѣ, и могутъ быть только или осуждающіе, или оправдывающіе подсудимаго; оставленіе же въ подозрѣніи отмѣнено; и, наконецъ,

5) Судебнымъ приговорамъ присвоенъ характеръ неизмѣняемости; причемъ соблюденіе законныхъ правилъ и обрядовъ судопроизводства обезпечено кассационнымъ судомъ.

Организація суда по военно-морскому судебному уставу 1867 года.

Построенная на этихъ основаніяхъ система судопроизводства и судоустройства представляется, въ общихъ чертахъ, въ слѣдующемъ видѣ.



Власть судебная въ морскомъ вѣдомствѣ предоставлена: а) экипажнымъ судамъ, учреждаемымъ при гвардейскомъ и каждомъ флотскомъ экипажѣ; б) военно-морскимъ судамъ—постояннымъ, въ каждомъ изъ главныхъ портовъ, и временнымъ, учреждаемымъ въ отдаленныхъ отъ главныхъ портовъ мѣстахъ, въ портахъ 2-го разряда и станціяхъ, и в) главному военноморскому суду, въ качествѣ верховнаго кассационнаго суда.

а) *Экипажные суды.* Вѣдомству экипажныхъ судовъ подлежатъ только незначительныя преступленія и проступки нижнихъ чиновъ, за которые по закону опредѣляются исправительныя наказанія, не влекущія за собою лишенія или ограниченія особыхъ правъ и преимуществъ или отдачи въ военно-исправительныя роты и другихъ болѣе тяжкихъ наказаній. Производство дѣлъ въ экипажныхъ судахъ опредѣлено въ самомъ упрощенномъ видѣ, съ совершеннымъ отсутствіемъ судебно-должностныхъ лицъ и съ предоставленіемъ экипажному командиру значительной доли участія какъ въ разсмотрѣніи, такъ и въ окончательномъ рѣшеніи дѣлъ.

Предсѣдатели и члены экипажныхъ судовъ назначаются экипажными командирами,—первые на годъ, а вторые на 6 мѣсяцевъ.

Экипажный судъ начинается дѣло не иначе, какъ по предписанію экипажнаго командира; разбирательство ведется, безъ особыхъ формальностей, устно; при разбирательствѣ могутъ находиться и постороннія лица, кромѣ нѣкоторыхъ случаевъ, когда, по общимъ

законамъ, судъ долженъ производиться при закрытыхъ дверяхъ, а также когда разсматриваются дѣла о нарушеніяхъ военной дисциплины. Приговоры свои экипажные суды представляютъ на утвержденіе экипажного командира, который или утверждаетъ ихъ, или измѣняетъ въ предѣлахъ предоставленной ему дисциплинарной власти, когда назначенное приговоромъ наказаніе не превышаетъ этой власти; при несогласіи же съ приговоромъ и въ случаѣ превышенія власти, представляетъ приговоръ въ портовый военно-морской судъ. Конфирмованный экипажнымъ командиромъ приговоръ есть окончательный; жалобы подсудимыхъ на конфирмованные приговоры не допускаются, и приговоры приводятся въ исполненіе немедленно. Только лица, потерпѣвшія отъ проступка или преступленія вредъ или убытки, могутъ подавать въ назначенный срокъ отзывъ о своемъ неудовольствіи, и тогда дѣло передается въ портовый военно-морской судъ.

б) *Военно-морскіе суды* состоятъ изъ постоянныхъ и временныхъ членовъ; къ первымъ относятся предсѣдатель суда и два или три военно-морскіе судьи (въ томъ числѣ, одинъ изъ гражданскихъ чиновъ, получившихъ высшее юридическое образованіе), а ко вторымъ—два штабъ-офицера и 4 оберъ-офицера, назначаемые по особымъ правиламъ главнымъ командиромъ порта на 6 мѣсяцевъ. Но, въ случаѣ суда надъ лицомъ, состоящимъ въ адмиральскомъ или генеральскомъ чинѣ, предсѣдателемъ назначается одинъ изъ членовъ главного военно-морскаго суда, а членами,



независимо отъ постоянныхъ—предсѣдателя и военно-морскихъ судей, два адмирала или генерала, по распоряженію управляющаго морскимъ министерствомъ, два адмирала, генерала или штабъ-офицера, по распоряженію главнаго командира порта, и два штабъ-офицера, состоящіе въ судѣ временными членами.

Военно-морскимъ судамъ подвѣдомственны дѣла о всѣхъ чинахъ морскаго вѣдомства, кромѣ дѣлъ, которыя отнесены къ вѣдомству экипажныхъ судовъ. Военно-начальствующія лица ни въ разсмотрѣніи дѣлъ на судѣ, ни въ окончательномъ рѣшеніи ихъ не принимаютъ никакого участія.

Порядокъ производства въ военно-морскихъ судахъ слѣдуетъ тѣмъ же правиламъ публичнаго обвинительнаго процесса, какія приняты уставомъ 20 ноября 1864 года для гражданскаго вѣдомства, причемъ сохраненъ существовавшій прежде принципъ о производствѣ предварительнаго слѣдствія и о преданіи суду не иначе, какъ по распоряженію подлежащихъ военно-начальствующихъ лицъ.

Подсудимому предоставлено право избирать себѣ защитника, или же, по просьбѣ его, защитникъ назначается ему по распоряженію предсѣдателя суда. Обязанность же обвинителя возложена на военно-морскаго прокурора и его помощниковъ.

Приговоры военно-морскихъ судовъ признаются окончательными и могутъ быть отмѣняемы только въ порядкѣ кассациі, по просьбамъ подсудимыхъ или по протестамъ прокуроровъ на несоблюденіе формъ и неправильное примѣненіе законовъ.

Жалобы и протесты на приговоры военно-морскихъ судовъ разсматриваются и разрѣшаются въ главномъ военно-морскомъ судѣ, на рѣшенія котораго жалобы не допускаются и никѣмъ не могутъ быть принимаемы.

Для производства предварительныхъ слѣдствій, при военно-морскихъ судахъ состоятъ военно-морскіе слѣдователи, а для канцелярской переписки секретари и ихъ помощники.

в) *Главный военно-морской судъ* учрежденъ въ С.-Петербургѣ и состоитъ изъ предсѣдателя и 5 членовъ. Въ отдаленныхъ отъ С.-Петербурга портахъ, въ особливо важныхъ случаяхъ нарушенія военной дисциплины, требующихъ неотложнаго наказанія виновныхъ, можетъ быть учреждаемо, съ Высочайшаго разрѣшенія, особое присутствіе, съ тою же степенью власти, какая предоставлена главному военно-морскому суду.

Главному военно-морскому суду, кромѣ разбирательства жалобъ и протестовъ на приговоры военно-морскихъ судовъ, предоставлено и обсужденіе законодательныхъ вопросовъ по военно-морской судной части.

Порядокъ производства суда въ главномъ военно-морскомъ судѣ опредѣленъ согласно съ правилами, постановленными для производства дѣлъ въ уголовномъ кассационномъ департаментѣ правительствующаго сената.

При главномъ военно-морскомъ судѣ состоятъ: главный военно-морской прокуроръ, непосредственно под-



чиненный управляющему морским министерством, и товарищъ главнаго военно-морскаго прокурора.

Въ уставѣ 1867 года, въ видѣ изъятія изъ изложеннаго выше общаго порядка производства военно-морскихъ судебныхъ дѣлъ, относящагося собственно къ мирному времени, опредѣленъ также порядокъ производства суда въ военное время. Всѣ главныя основанія военнаго судопроизводства въ мирное время перенесены и на суды въ военное время, съ нѣкоторыми лишь отступленіями, допущенными въ видахъ исключительнаго положенія, въ которомъ могутъ находиться суда при различныхъ случайностяхъ войны, дѣйствуя противъ непріятеля и не имѣя связи съ постоянными береговыми учрежденіями, а также въ видахъ ускоренія хода и рѣшенія дѣлъ. Къ числу существенныхъ отступленій такого рода относится предоставленіе главнокомандующимъ и командирамъ отдѣльных отрядовъ, въ чрезвычайныхъ случаяхъ, права окончательно подтверждать приговоры судовъ, не давая дѣлу направленія въ кассационномъ порядкѣ; прочія же отступленія, менѣе существенныя, касаются главнымъ образомъ сокращенія различныхъ сроковъ, опредѣляемыхъ для судебныхъ процессовъ въ мирное время.

Военно-морской судебный уставъ 1867 года не коснулся прежняго порядка суда во время морскихъ кампаній, а равно и производства слѣдственныхъ и военно-судныхъ дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ. Примѣненіе новыхъ началъ судопроизводства къ суду на морѣ и къ дѣламъ о крушеніи и поврежденіи су-

О судѣ въ военное время.

довъ составило предметъ отдѣльныхъ законодательныхъ работъ, предпринятыхъ немедленно же по утвержденіи военно-морскаго судебнаго устава 1867 года.

Примѣненіе новыхъ началъ судопроизводства къ суду во время плаванія.

Для разбора военно-судныхъ дѣлъ на корабляхъ, въ прежнее время учреждались двоякаго рода комисіи: для производства дисциплинарнаго суда и для производства формальнаго суда, назначавшагося вообще только во время отдаленныхъ плаваній, а во время ближнихъ — лишь по особо важнымъ преступленіямъ.

Вѣдомство дисциплинарныхъ комисій ограничивалось до мая 1867 года только проступками, за которые нижніе чины, подсудные этимъ комисіямъ, не подлежали лишенію нашивки за безпорочную службу. Съ этого же времени, предѣлы власти дисциплинарныхъ комисій расширены тѣмъ, что нижнихъ чиновъ, имѣющихъ нашивку за безпорочную службу, разрѣшено командирамъ судовъ первыхъ двухъ ранговъ, какъ въ заграничномъ, такъ и во внутреннемъ плаваніи, предавать дисциплинарному суду на томъ же основаніи, какъ предаются суду нижніе чины, не имѣющіе нашивокъ, для перевода въ разрядъ штрафованныхъ, и окончательно подтверждать и приводить въ исполненіе приговоры дисциплинарнаго суда о лишеніи нашивокъ. Относительно же командировъ судовъ 3 и 4 ранговъ во внутреннемъ плаваніи, постановлено, чтобы они, въ случаѣ признанія кого либо изъ нижнихъ чиновъ, по безуспѣшности наложенныхъ мѣръ взысканія, вреднымъ на суднѣ, отсылали



его, по возможности, на первомъ встрѣтившемся военномъ суднѣ или по этапу, къ экипажному командиру, для производства съ виновнаго взысканія на берегу.

Что касается формальнаго суда во время морскихъ кампаній, то въ этомъ отношеніи необходимо различать законодательство до и послѣ изданія правилъ 30 апрѣля 1863 года о власти командира корабля во время плаванія въ чрезвычайныхъ случаяхъ. До изданія этихъ правилъ, военный судъ въ морѣ по преступленіямъ, представляющимъ особенную важность, могъ быть производимъ какъ на флотѣ, эскадрѣ или отрядѣ, такъ и на отдѣльныхъ судахъ во всякое время, и притомъ, на первыхъ безъ различія отдаленныхъ и ближнихъ кампаній, а изъ отдѣльно плавающихъ судовъ лишь на такихъ, которыя находятся въ дальнихъ плаваніяхъ.

Правилами 30 апрѣля 1863 года, въ виду особаго исключительнаго положенія корабля, отдѣльно плавающего въ дальнихъ отъ предѣловъ Имперіи водахъ, когда различнаго рода случайности могутъ вызывать необходимость въ немедленныхъ энергическихъ дѣйствіяхъ, для пресѣченія или предупрежденія зла, командиру корабля была предоставлена особая, чрезвычайная власть, съ подчиненіемъ ей всѣхъ безъ исключенія лицъ, находящихся на кораблѣ, именно: 1) въ случаяхъ открытаго неповиновенія и буйства, когда неудобно и вредно было бы отлагать разборъ дѣла на слишкомъ продолжительное время, но когда нѣтъ еще

необходимости въ немедленномъ, моментальномъ дѣйствіи, командиру корабля предоставлено наряжать комиссію для предварительнаго разбора дѣла и рѣшать его по постановленіи комиссіею заключенія; 2) въ случаяхъ же измѣны въ виду непріятеля, явнаго возстанія или открытаго неповиновенія въ минуту опасности для цѣлости корабля, когда, слѣдовательно, никакое отлагательство не можетъ имѣть мѣста, командиру корабля предоставлено налагать немедленно на виновныхъ, подъ личною своею отвѣтственностію, всякія, по усмотрѣнію его и по мѣрѣ надобности, закономъ опредѣленныя наказанія, не исключая и смертной казни. При этомъ правильность употребленія такой власти, сообразно дѣйствительной лишь необходимости въ ея проявленіи, обезпечивалась тѣмъ, что каждый подобный случай подвергался строгому изслѣдованію, по возвращеніи корабля въ одинъ изъ русскихъ портовъ, въ особо наряжаемой для этого комисіи изъ командировъ судовъ, заключеніе которой, со всѣми собранными о бывшемъ событіи свѣдѣніями и съ мнѣніемъ главнаго командира порта, представлялось на ревизію морскаго генераль-аудиторіата.

Съ изданіемъ этихъ правилъ, установленный ими двоякій способъ проявленія чрезвычайной власти командира относился собственно къ отдѣльно плавающимъ кораблямъ; но и начальники отрядовъ и эскадръ не лишались права пользоваться закономъ о чрезвычайной власти. Во всѣхъ Высочайше утвержденныхъ инструкціяхъ, которыя давались со времени изданія закона



1863 года начальникамъ отрядовъ и эскадръ, отправлявшихся въ дальнее плаваніе, оговаривалось, что въ случаяхъ, упомянутыхъ въ правилахъ о чрезвычайной власти командира корабля, начальники отрядовъ и эскадръ должны руководствоваться этими правилами. Тѣми же инструкціями опредѣлялись каждый разъ какъ составъ комиссій, долженствующихъ быть учреждаемыми на отрядахъ и эскадрахъ, въ случаѣ совершенія на нихъ преступленій, подлежащихъ по закону формальному суду, такъ равно степень власти начальниковъ эскадръ и отрядовъ въ преданіи суду и утвержденіи приговоровъ. Въ этомъ отношеніи изъ инструкцій видно, что отряднымъ начальникамъ указывалось обыкновенно нарядать комисіи въ составѣ не менѣе 5-ти, непричастныхъ къ дѣлу, офицеровъ: презуса и 4 ассесоровъ, и предоставлялось производить судъ и подтверждать окончательно приговоры такихъ комиссій надъ всѣми лицами, безъ всякаго различія званій и чина, до полковника; дѣлопроизводство же въ комиссіяхъ возлагалось до 1864 года, за неимѣніемъ аудитора, на одного изъ классныхъ чиновниковъ, а съ того времени были назначены, съ спеціальною цѣлію посылки на отряды и эскадры, три оберъ-аудитора балтійскаго флота, избираемые изъ молодыхъ людей съ высшимъ юридическимъ образованіемъ. Позднѣе же, по изданіи въ 1869 году правилъ о правахъ и преимуществахъ офицеровъ флота, слушающихъ курсъ наукъ въ военно-юридической академіи, предоставлено назначать въ

штабы отрядныхъ начальниковъ, для занятій по судебной части, и офицеровъ, окончившихъ курсъ наукъ въ академіи по 1-му разряду.

Таковъ былъ, при изданіи военно-морскаго судебного устава 1867 года, порядокъ производства дѣлъ во время плаванія. Составленіе проекта примѣненія новаго устава къ этому разряду дѣлъ было возложено на члена главнаго военно-морскаго суда, тайнаго сов. Глѣбова, и порученіе это имъ окончено къ началу 1868 года. По представленному имъ въ маѣ того года проекту положенія о судѣ во время плаванія, для производства этого суда, на находящихся въ морскихъ кампаніяхъ корабляхъ, предполагалось учредить корабельные суды, соотвѣтствующіе на берегу экипажнымъ, а для дѣлъ, подвѣдомственныхъ въ портахъ военно-морскому суду, флотскіе суды и кассационныя присутствія, на тѣхъ же главныхъ началахъ, на которыхъ построена береговая судебная реформа.

Проектъ этотъ, препровожденный на заключеніе къ главнымъ командирамъ портовъ, флагманамъ, командирамъ судовъ, старшимъ офицерамъ и другимъ, знакомымъ съ морскою службою, лицамъ, встрѣтилъ много серьезныхъ возраженій, въ особенности противъ предположенія ввести на корабляхъ флотскіе суды и кассационныя присутствія.

Въ этомъ отношеніи, большинствомъ военно-морскихъ начальниковъ было признано, что учрежденіе на корабляхъ такихъ судовъ и присутствій не только не достигнетъ своей цѣли въ юридическомъ отноше-



ни, по отсутствію въ морѣ специальныхъ дѣятелей и другихъ условій, необходимыхъ для надлежащей организации суда, но и неминуемо отразится невыгодными послѣдствіями для службы и дисциплины, ослабляя авторитетъ и единоличную власть командира судна или иного въ морѣ начальника. При этомъ, нѣкоторыми было заявлено, что правильное рѣшеніе дѣлъ по важнѣйшимъ преступленіямъ на судахъ флота, во время морскихъ кампаній, достаточно обеспечивается постановленіями о чрезвычайной власти командира корабля по закону 30 апрѣля 1863 года.

Находя эти замѣчанія вполне справедливыми и полагая, съ своей стороны, дать закону 1863 года соотвѣтственное развитіе, посредствомъ примѣненія его, съ нѣкоторыми особенностями, къ производству дѣлъ на отрядахъ и эскадрахъ по преступленіямъ, выходящимъ за предѣлы вѣдомства дисциплинарнаго суда,—Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ поручилъ главному военно-морскому прокурору, тайному совѣтнику Яневичу-Яневскому, составить на этомъ основаніи новый проектъ положенія о судѣ во время морскихъ кампаній. Разработанный послѣднимъ, вслѣдствіе этого порученія, проектъ положенія о производствѣ суда во время плаванія былъ внесенъ, для окончательнаго обсужденія, въ соединенное собраніе главнаго военно-морскаго суда и адмиралтействъ-совѣта, съ приглашеніемъ въ засѣданіе главныхъ командировъ с.-петербургскаго и кронштадтскаго портовъ и другихъ высшихъ морскихъ начальниковъ, и,

по разсмотрѣніи его въ этомъ собраніи, подъ личнымъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, Высочайше утвержденъ 6 апрѣля 1870 года.

Положеніе это, замѣнившее собою всѣ прочія, разновремененно изданныя, постановленія о судѣ въ морѣ, установило, въ общихъ чертахъ, слѣдующій порядокъ производства этого суда.

На каждомъ кораблѣ безъ различія ранговъ, отправляющемся въ заграничное плаваніе, и на каждомъ изъ судовъ первыхъ двухъ ранговъ, назначенныхъ для внутренняго плаванія, учреждается корабельный судъ, соотвѣтствующій на берегу экипажному суду. На судахъ 3 и 4 ранговъ во внутреннемъ плаваніи постоянного корабельнаго суда не учреждается. Но если суда эти плаваютъ въ составѣ отряда или эскадры, то для двухъ или нѣсколькихъ судовъ можетъ быть, по усмотрѣнію начальника, учрежденъ одинъ корабельный судъ, или они приписываются, для судоправленія, къ находящемуся въ томъ же отрядѣ или эскадрѣ кораблю 1 или 2 ранга. При отдѣльномъ же внутреннемъ плаваніи судовъ 3 и 4 ранговъ, разбирательство дѣлъ, подвѣдомственныхъ корабельному суду, отлагается до возвращенія въ портъ для разбора, по требованію судового командира, въ портовомъ экипажномъ судѣ. Независимо отъ этого, командирамъ судовъ, находящихся въ отдѣльномъ внутреннемъ плаваніи, предоставляется также отсылать виновнаго, если онъ оказывается вреднымъ на суднѣ,



по возможности, на первомъ встрѣтившемся военномъ кораблѣ, или по этапу, къ экипажному командиру, для преданія обвиняемаго суду на берегу.

Относительно устройства и порядка производства дѣлъ, для корабельнаго суда установлены тѣже правила, какія, на основаніи военно-морскаго судебнаго устава, обязательны для экипажнаго суда, съ слѣдующими главнѣйшими изъятіями и дополненіями, вызываемыми потребностями и условіями службы на морѣ:

а) Права и обязанности, принадлежащія на берегу, относительно экипажнаго суда, экипажному командиру, присвоены во время плаванія командиру корабля, а власть главнаго командира — начальнику отряда или эскадры; въ случаѣ же отдѣльнаго плаванія судовъ, и эта послѣдняя власть сосредоточена въ лицѣ командира корабля, на которомъ учрежденъ корабельный судъ.

б) Власть командира корабля, подтверждающаго приговоръ, сравнительно съ властію экипажнаго командира по отношенію къ экипажному суду, усилена тѣмъ, что командиру корабля въ отдѣльномъ плаваніи предоставлено, въ случаѣ несогласія съ приговоромъ корабельнаго суда, опредѣлять окончательно въ конфирмаціи всѣ тѣ наказанія, назначеніе коихъ не превышаетъ власти экипажнаго суда на берегу. Если же корабль плаваетъ въ составѣ отряда или эскадры, то право окончательной конфирмаціи приговоровъ корабельнаго суда, въ упомянутомъ случаѣ, должно, на томъ же основаніи, принадлежать начальнику отряда

или эскадры. При этомъ, для обезпеченія правильного пользованія со стороны морскихъ начальниковъ предоставленнымъ имъ правомъ окончательной конфирмаціи приговоровъ корабельнаго суда, постановлено, что о всѣхъ безъ исключенія дѣлахъ, производившихся во время плаванія въ корабельныхъ судахъ, представляется управляющему морскимъ министерствомъ, по окончаніи кампаніи, подробный отчетъ.

и в) Сверхъ нижнихъ чиновъ, подлежащихъ на берегу экипажному суду, вѣдомству корабельнаго суда подчинены всѣ находящіеся на кораблѣ лица, принадлежащія къ составу экипажа, кои не пользуются особенными правами по происхожденію, воспитанію или службою пріобрѣтенными.

Производство суда во время плаванія на изложенныхъ основаніяхъ ограничено собственно дѣлами, подлежащими вѣдѣнію экипажнаго суда.

Что же касается дѣлъ по преступленіямъ, подвѣдомственнымъ въ портахъ военно-морскому суду, то въ этомъ отношеніи положеніе установило особыя правила для дѣлъ, возникающихъ на отдѣльно плавающемъ кораблѣ, и особыя для дѣлъ — на отрядахъ и эскадрахъ.

Для дѣлъ перваго рода, въ положеніи сохранены въ полной силѣ правила 1863 года о власти командира корабля въ чрезвычайныхъ случаяхъ, въ виду невозможности, по исключительному положенію отдѣльно плавающего корабля, предоставить обвиняемымъ какія либо другія гарантіи, кромѣ установленной этими



правилами обязанности командира дать отчетъ о каждомъ случаѣ употребленія имъ чрезвычайной власти.

Для дѣлъ же, возникающихъ на отрядахъ и эскадрахъ, опредѣленные положеніемъ правила, оставляя и за начальниками отрядовъ и эскадръ право пользоваться чрезвычайною властію во всей силѣ закона 1863 года, въ тоже время установили для случаевъ, въ которыхъ поступокъ, въ интересахъ службы и дисциплины, не вызываетъ еще, по соображеніямъ начальника, необходимости немедленного дѣйствія, нѣкоторые процессуальныя видоизмѣненія противъ скоротечнаго порядка, установленнаго упомянутымъ закономъ, съ цѣлію болѣе спокойнаго и полного разсмотрѣнія дѣла. Видоизмѣненія эти заключаются: 1) въ предварительномъ обслѣдованіи событія на основаніи общихъ правилъ военно-морскаго судебного устава, чрезъ судебно-должностное лицо, состоящее при штабѣ начальника отряда или эскадры, а если такого лица нѣтъ, то чрезъ одного изъ офицеровъ или комиссію; 2) въ представленіи слѣдственнаго дѣла начальнику отряда или эскадры съ мнѣніемъ командира корабля, на которомъ случилось происшествіе; 3) въ предварительномъ разсмотрѣніи слѣдствія начальникомъ отряда или эскадры; 4) въ судебномъ разборѣ дѣла, если таковой назначенъ на отрядъ или эскадрѣ, чрезъ особо учреждаемую комиссію въ составѣ не менѣе 4-хъ офицеровъ, подъ предсѣдательствомъ одного изъ старшихъ офицеровъ въ штабъ-офицерскомъ чинѣ или судовыхъ командировъ; 5) въ производствѣ

дѣла по правиламъ, установленнымъ военно-морскимъ судебнымъ уставомъ для разбирательства дѣлъ въ экипажномъ судѣ, т. е. словесно и гласно, съ правомъ отвода судей, устранения свидѣтелей отъ присяги, съ правомъ отзыва недовольнаго рѣшеніемъ на имя начальника отряда или эскадры и т. д.; наконецъ, 6) въ дальнѣйшемъ, затѣмъ, направленіи дѣла на ревизію главнаго военно-морскаго суда, если виновный подвергнутъ наказанію выше того, какое можетъ быть наложено по принадлежащей лично начальнику власти.

Изъ подвѣдомственности такому суду на отрядѣ или эскадрѣ изъяты лица въ адмиральскомъ или генеральскомъ чинѣ, а равно судовые командиры. Въ отношеніи этихъ лицъ производится одно лишь предварительное слѣдствіе, отсылаемое, при первой возможности, въ главное военно-морское судное управленіе, для доклада управляющему морскимъ министерствомъ, которому доносится немедленно и о самомъ назначеніи слѣдствія надъ лицами упомянутыхъ званій.

Независимо отъ этого, положеніемъ сдѣлано исключеніе касательно дѣлъ по совершеннымъ во время плаванія преступленіямъ, не подвѣдомственнымъ корабельному суду и неотносящимся до нарушенія законовъ дисциплины и военно-морской службы; по этимъ преступленіямъ предоставлено на усмотрѣніе морскихъ начальниковъ ограничиваться вообще производствомъ во время плаванія одного лишь предварительнаго слѣдствія, по общимъ правиламъ военно-морскаго судеб-



наго устава, которое получаетъ дальнѣйшее направ-  
леніе по возвращеніи корабля въ портъ.

Наконецъ, положеніе о судѣ во время плаванія со-  
хранило также прежде существовавшее правило о на-  
значеніи, по усмотрѣнію управляющаго морскимъ ми-  
нистерствомъ, въ распоряженіе начальниковъ эскадръ,  
отрядовъ и судовъ, для занятій по судебной части,  
военно-морскихъ судебныхъ чиновъ изъ состава слу-  
жащихъ въ главномъ военно-морскомъ судномъ управ-  
леніи или изъ офицеровъ, окончившихъ курсъ наукъ  
въ военно-юридической академіи по 1-му разряду.

Прежній порядокъ разсмотрѣнія и рѣшенія этихъ  
дѣлъ, ведущій свое начало отъ морскаго устава Им-  
ператора Петра I-го, состоялъ въ общихъ чертахъ  
въ томъ, что по каждому случаю крушенія или по-  
врежденія судна производилось формальное слѣдствіе,  
причемъ на практикѣ установился обычай, наряжать  
для этого каждый разъ особую слѣдственную комми-  
сію, которая, съ мнѣніемъ своимъ о причинахъ не-  
счастія, представляла слѣдственное дѣло главному въ  
портѣ начальству. Затѣмъ, дѣло вносилось, съ заклю-  
ченіемъ главнаго командира порта, на ревизію мор-  
скаго генераль-аудиторіата, который опредѣленія свои  
по этимъ дѣламъ, какъ въ слѣдственномъ, такъ и въ  
военно-судномъ порядкѣ, повергалъ на Высочайшее  
благоусмотрѣніе. Подобный же порядокъ соблюдался  
и по дѣламъ о потерѣ и поврежденіи корабельныхъ  
вещей, съ тою только разницею, что эти дѣла окон-  
чательно рѣшались морскимъ генераль-аудиторіатомъ.

Примѣненіе по-  
выхъ началъ су-  
допроизводства  
къ дѣламъ о кру-  
шеніи судовъ и о  
потерѣ и повреж-  
деніи корабель-  
ныхъ вещей.

предоставлявшимъ, въ случаѣ необнаруженія ничьей вины, главному командиру порта или распорядиться о принятіи убытка на счетъ казны, если онъ не превышаетъ 1000 руб., или войти объ этомъ съ представленіемъ въ адмиралтействъ-совѣтъ.

Простая отмѣна этого порядка и подчиненіе дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ и вообще дѣлъ по несоблюденію правилъ морскаго искусства во время морскихъ кампаній общему порядку судопроизводства по военно-морскому судебному уставу 1867 года, не могло быть признано цѣлесообразнымъ. Дѣла этого рода, существенно отличаясь, по самому свойству своему, отъ всѣхъ прочихъ военно-судныхъ дѣлъ, требовали установленія особыхъ формъ и порядка ихъ производства, которыми обезпечивались бы какъ возможно вѣрная безпристрастная повѣрка и оцѣнка дѣйствій военно-морскихъ лицъ, распоряжавшихся на суднѣ, такъ и высшіе общественные и служебные интересы, возбуждаемые каждымъ несчастнымъ случаемъ съ судномъ.

Составленіе проекта особыхъ по этому предмету постановленій, примѣнительно къ началамъ публичнаго и устнаго судопроизводства, было возложено на главнаго военно-морскаго прокурора, тайнаго совѣтника Яневича-Яневскаго.

Окончательное исполненіе этой работы, по особой важности и спеціальности предмета, потребовало нѣкотораго времени, а между тѣмъ разсмотрѣніе и рѣшеніе возникавшихъ тогда случаевъ гибели и повреж-



денія судовъ старымъ порядкомъ оказалось совершенно неудобнымъ въ мѣстностяхъ, гдѣ была введена военно-морская судебная реформа. Вслѣдствіе этого, главнымъ военно-морскимъ прокуроромъ, по непосредственнымъ указаніямъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, составлены были временныя правила о порядкѣ примѣненія военно-морского судебного устава къ дѣламъ о крушеніи и поврежденіи судовъ, которыя, по Высочайшемъ одобреніи ихъ, были объявлены 9-го декабря 1868 года въ приказѣ по морскому вѣдомству, для руководства при производствѣ дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ въ балтійскихъ и черноморскихъ портахъ. Первый случай, къ которому былъ примѣненъ порядокъ судебного разбирательства, установленный этими правилами, было дѣло о крушеніи фрегата «Александръ-Невскій», разсматривавшееся въ военно-морскомъ судѣ с.-петербургскаго порта въ началѣ 1869 года.

Означенныя правила, съ нѣкоторыми измѣненіями и дополненіями въ развитіе ихъ, частью по указаніямъ практики, а частью на основаніи послѣдовавшихъ разрѣшеній по отдѣльнымъ, относящимся къ нимъ, вопросамъ, вошли въ составленный главнымъ военно-морскимъ прокуроромъ къ концу 1869 года проектъ окончательнаго положенія о порядкѣ производства дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ, который, по разсмотрѣніи его въ соединенномъ собраніи главнаго военно-морскаго суда и адмиралтействъ совѣта, Высочайше утвержденъ 6-го апрѣля 1870 года.

Положеніе о порядкѣ производства дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ 1870 года построено на общихъ началахъ публичнаго и устнаго судопроизводства, съ допущеніемъ лишь слѣдующихъ изъятій и особенностей, вызываемыхъ специальнымъ характеромъ этихъ дѣлъ:

а) Въ основу правилъ этого положенія принято соображеніе, что не всякій несчастный случай съ судномъ предполагаетъ виновность дѣйствовавшихъ въ немъ лицъ, и что потому вопросъ о винѣ или невинности въ подобныхъ случаяхъ стоитъ на второмъ планѣ и можетъ возникать не прежде, какъ по выясненіи на судѣ фактической стороны дѣла и по заключеніи объ истинной причинѣ несчастія. Въ виду этого соображенія, въ положеніи установлены правила: 1) что каждый случай крушенія или поврежденія судна долженъ непременно подвергаться судебному слѣдствію, хотя бы предварительное слѣдствіе и не обнаружило преступнаго дѣянія со стороны дѣйствовавшихъ на суднѣ лицъ; и 2) что по этимъ дѣламъ, при направленіи ихъ на судебный ходъ, не требуется заключенія прокурора и мнѣнія командира о преданіи суду, т. е. не требуется вообще указанія преслѣдательною властью на обвиняемыхъ. Все участіе затѣмъ прокурора, и то уже при судебномъ разсмотрѣніи дѣлъ, ограничено лишь наблюденіемъ за исполненіемъ формъ и обрядовъ судопроизводства и за правильнымъ примѣненіемъ закона къ дѣлу.

б) Въ виду особой важности и сложности дѣлъ



этого рода, предварительное по нимъ слѣдствіе поручается особо назначаемой для этого комисіи, при участіи военно-морскаго слѣдователя, въ качествѣ дѣлопроизводителя. Подробное заключеніе комисіи представляется управляющему морскимъ министерствомъ, по письменному предложенію котораго открывается засимъ судъ.

в) Для обезпеченія возможно полнаго разъясненія и повѣрки фактовъ на судѣ, особенно въ виду означеннаго выше ограниченія роли прокурора, обязанность возражать прикосновеннымъ къ дѣлу лицамъ, поддерживая, если нужно, противъ нихъ обвиненіе, и представлять заключеніе по существу въ дѣлахъ о несчастныхъ случаяхъ съ судами, по строго спеціальному, такъ сказать, морскому характеру этихъ дѣлъ, возложена на одного изъ входящихъ въ составъ временныхъ членовъ суда морскихъ офицеровъ, который, въ этой его роли, можетъ быть замѣняемъ, по усмотрѣнію управляющаго морскимъ министерствомъ, и всякимъ другимъ флотскимъ офицеромъ, удовлетворяющимъ условіямъ закона для бытности временнымъ членомъ военно-морскаго суда. При этомъ, въ виду сложности судебного разсмотрѣнія дѣлъ о крушеніи и поврежденіи кораблей, суду предоставлено, въ изъятіе изъ общаго правила о непрерывности судебныхъ засѣданій, разрѣшать, между окончаніемъ судебного слѣдствія и началомъ заключительныхъ преній, извѣстный промежутокъ времени не долѣе какъ на 4 дня, для предоставленія временному члену, поддерживающему обвиненіе,

возможности приготовиться къ произнесенію своего по существу дѣла заключенія; для уравниенія же въ этихъ случаяхъ правъ обвиненія и защиты, постановлено, что въ подобныхъ случаяхъ временный членъ, предполагающій въ своемъ заключеніи поддерживать обвиненіе, обязанъ заблаговременно увѣдомить письменно прикосновенное лицо о тѣхъ пунктахъ, по которымъ онъ намѣренъ его обвинять.

г) По соображеніямъ того же спеціальнаго морскаго характера этихъ дѣлъ, по нимъ, кромѣ протестовъ, подаваемыхъ прокурорами на общемъ основаніи, допускаются также кассационные протесты по указаніямъ высшаго морскаго начальства; наконецъ

д) По особой важности и значенію для морскаго вѣдомства дѣлъ о несчастныхъ случаяхъ съ судами, окончательные судебные приговоры по нимъ, предварительно исполненія, представляются управляющему морскимъ министерствомъ, для поднесенія, черезъ Генераль-Адмирала, на Высочайшее усмотрѣніе, и, по воспослѣдованіи Высочайшей резолюціи, объявляются въ Высочайшемъ приказѣ по флоту.

Независимо отъ изложеннаго порядка производства дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ, въ положеніи 1870 года опредѣлены также правила для дѣлъ о потерѣ военными судами гребныхъ плавучихъ средствъ, якорей и другихъ цѣнныхъ корабельныхъ принадлежностей. Въ этомъ отношеніи, въ виду маловажнаго значенія, которое имѣютъ въ большинствѣ случаевъ дѣла этого рода, установлено ограничиваться



по нимъ производствомъ одного дознанія или предварительнаго слѣдствія, на общемъ основаніи, и представленіемъ затѣмъ дѣла, съ мнѣніемъ главнаго командира или командира порта, управляющему морскимъ министерствомъ, отъ котораго уже зависитъ, смотря по обстоятельствамъ случая, или окончить дѣло въ порядкѣ административномъ, или направить его на судебный ходъ, по правиламъ для дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ.

Съ изданіемъ специальныхъ положеній о производствѣ суда во время плаванія и о порядкѣ производства дѣлъ о крушеніи, завершилась дѣятельность морскаго вѣдомства по разработкѣ въ теченіи многихъ лѣтъ морскаго уголовного судопроизводства, и военно морская судебная часть получила надлежащее устройство, для правильнаго и соотвѣтствующаго дѣйствительнымъ интересамъ морской службы и дисциплины отправленія военно-уголовнаго правосудія.

Дальнѣйшая затѣмъ законодательная дѣятельность морскаго вѣдомства по военно-морской судебной части, въ послѣдующіе годы нынѣшняго царствованія, ограничилась изданіемъ лишь отдѣльныхъ законоположеній по тому или другому отдѣлу военно-уголовнаго судопроизводства и судоустройства. Одни изъ этихъ законоположеній относятся къ портамъ, на которые не распространена еще судебная реформа (порты Восточнаго океана), и имѣютъ значеніе частныхъ мѣръ, направленныхъ къ улучшенію устройства судебной части въ этихъ портахъ; изданіе же другихъ, составляющихъ

Дальнѣйшая законодательная дѣятельность по морскому уголовному судопроизводству.

развитіе, измѣненіе или дополненіе постановленій военно-морскаго судебнаго устава 1867 года, вызывалось частью неудовлетворительностью нѣкоторыхъ изъ этихъ постановленій, выяснившееся при примѣненіи ихъ на практикѣ, частью же необходимостью согласованія упомянутаго устава съ позднѣйшими законоположеніями по различнымъ отраслямъ общаго государственнаго и собственно морскаго управленія.

Мѣры къ улуч-  
шенію военно-  
морской судной  
части въ портахъ  
Восточнаго Оке-  
ана.

Военно-морской судебный уставъ 1867 года до сихъ поръ не распространенъ еще на порты Восточнаго океана и на аральскую флотилію, вслѣдствіе препятствій, устраненіе которыхъ не зависитъ отъ одного морскаго вѣдомства.

Судебные уставы, общій и военный, по всей вѣроятности, будутъ введены въ Сибири съ нѣкоторыми измѣненіями, согласно мѣстнымъ условіямъ края, и съ такими измѣненіями должна быть также согласована и судебная реформа по морскому вѣдомству. Кромѣ того, примѣненіе военно-морскаго судебнаго устава въ портахъ Восточнаго океана, прежде введенія въ этой мѣстности судебныхъ уставовъ 20 ноября 1864 года и военно-судебнаго устава, повлекло бы за собою значительныя затрудненія относительно опредѣленія въ многихъ случаяхъ подсудности дѣлъ, порядка производства слѣдствій и, въ особенности, относительно разрѣшенія дѣлъ въ кассационномъ порядкѣ, по кассационнымъ протестамъ и жалобамъ, ибо, по военно-морскому судебному уставу, вѣдомство главнаго военно-морскаго суда не распространено на военно-морской



судъ въ Сибири, который подчиняется сибирскому отдѣленію главнаго военнаго суда. Что же касается аральской флотиліи, то распространеніе на эту флотилію, состоящую въ вѣдѣніи туркестанскаго генералъ-губернатора, военно-морскаго суднаго устава находится въ совершенной зависимости отъ военно-сухопутнаго вѣдомства; по отзыву же главнаго мѣстнаго начальства, учреждать особый судъ на новыхъ началахъ для аральской флотиліи, въ виду незначительнаго ея состава, было бы излишнимъ.

Впрочемъ, для лучшаго устройства судебной части въ помянутыхъ мѣстностяхъ, впредь до введенія въ нихъ судебного преобразованія на новыхъ началахъ, особенно по вѣдомству портовъ Восточнаго океана, гдѣ часть эта страдала важными недостатками, принимались постоянно различныя мѣры, направленныя, главнымъ образомъ, къ устраненію крайней медленности въ производствѣ военно-морскихъ судныхъ дѣлъ и долговременнаго содержанія подъ стражею подсудимыхъ и подслѣдственныхъ арестантовъ.

Такъ, въ этихъ видахъ, еще въ 1868 году, вслѣдствіе сношенія морскаго министерства съ военнымъ, Высочайше утвержденнымъ 11 іюня того года мнѣніемъ государственнаго совѣта, военно-морская судная коммисія въ Николаевскѣ на Амурѣ была освобождена отъ производившихся въ ней прежде дѣлъ о казакахъ, ссыльно-каторжныхъ, ссыльно-поселенцахъ и всѣхъ другихъ лицахъ, не принадлежащихъ къ морскому вѣдомству, для сужденія коихъ была учреждена тогда

при управленіи войскъ Приморской области особая судная коммисія военно-сухопутнаго вѣдомства.

Въ 1870 году, еще ранѣе преобразованія управленія сибирской флотиліи въ управленіе главнаго командира портовъ Восточнаго океана, въ видахъ болѣе успѣшнаго производства военно-судныхъ дѣлъ морскаго вѣдомства, отмѣнено было правило о представленіи этихъ дѣлъ на конфирмацію генераль-губернатора Восточной Сибири, причемъ командиру николаевского на Амурѣ порта была присвоена власть, принадлежащая главнымъ командирамъ портовъ, какъ по дисциплинарнымъ, такъ и по слѣдственнымъ и суднымъ дѣламъ.

Наконецъ, въ 1873 году, вслѣдствіе особыхъ мѣстныхъ условій Приморской области и чрезвычайной отдаленности ея отъ средоточія верховнаго правительства, оказалось необходимымъ расширить права главнаго командира портовъ Восточнаго океана по военно-морской судной части до предѣловъ власти главнокомандующаго. Въ этомъ отношеніи, по всеподданнѣйшему докладу главнаго военно-морскаго суда, 23 іюля 1873 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе, коимъ, впредь до введенія военно-морскаго суднаго устава по вѣдомству сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана, главному командиру этихъ портовъ предоставлено:

1) Давать слѣдственнымъ дѣламъ о крушеніи и поврежденіи судовъ дальнѣйшее по закону направленіе и разрѣшеніе на общемъ съ прочими слѣдственными дѣлами основаніи, донося лишь о каждомъ случаѣ



окончанія такого дѣла въ административномъ порядкѣ управляющему морскимъ министерствомъ, для доклада Генераль-Адмиралу, съ подробнымъ изложеніемъ обстоятельствъ происшествія и основаній своего распоряженія.

2) Окончательно утверждать и приводить въ исполненіе приговоры комисіи военного суда, учрежденной при тѣхъ портахъ, по всѣмъ военно-суднымъ дѣламъ, за исключеніемъ дѣлъ: а) о государственныхъ преступленіяхъ, б) соединенныхъ съ убыткомъ казны на сумму свыше 3,000 руб., в) о признанныхъ виновными адмиралахъ, генералахъ, капитанахъ 1-го ранга, полковникахъ, экипажныхъ и судовыхъ командирахъ, г) о лицахъ привилегированныхъ званій, лишаемыхъ всѣхъ правъ состоянія или всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ, а равно объ офицерахъ, чиновникахъ, гардемаринахъ и кондукторахъ, присуждаемыхъ къ разжалованію въ рядовые или матросы или къ исключенію изъ службы, д) о нижнихъ чинахъ, когда они лишаются Высочайше пожалованныхъ знаковъ отличія военного ордена и ордена Св. Анны или медалей съ надписью «за усердіе» и «за спасеніе погибавшихъ». Дѣла эти, а также тѣ изъ дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ, по коимъ судятся офицеры, главный командиръ вноситъ, по установленному порядку, на ревизію главнаго военно-морскаго суда.

3) Въ особенно важныхъ случаяхъ явнаго нарушенія военной дисциплины и другихъ преступленій, требующихъ неотложнаго наказанія виновныхъ, предавать

обвиняемыхъ суду по полевымъ уголовнымъ законамъ и подтверждать приговоры военного суда, съ тѣмъ, чтобы эта чрезвычайная власть употребляема была лишь въ самыхъ крайнихъ случаяхъ, съ должною осмотрительностію и при убѣжденіи въ необходимости немедленнаго и строгаго наказанія виновныхъ, и чтобы о каждой такой конфирмаціи безотлагательно доносило было, по телеграфу, управляющему морскимъ министерствомъ, для доклада, чрезъ Генераль-Адмирала, Его Императорскому Величеству.

Законоположе-  
нія, изданныя въ  
дополненіе воен-  
но-морскаго су-  
дебнаго устава.

Законоположенія, изданныя въ морскомъ вѣдомствѣ по различнымъ вопросамъ судоустройства и судопроизводства со времени преобразованія его въ 1867 году, существенно заключаются въ слѣдующемъ:

а) По вопросамъ о подсудности. Въ этомъ отношеніи: 1) по Высочайшему повелѣнію 9 февраля 1870 года, установлено правило о подсудности военно-морскому суду лицъ, служащихъ въ морскомъ вѣдомствѣ по найму, и 2) по Высочайшему повелѣнію 30 іюля 1875 года, въ постановленіяхъ военно-морскаго судебнаго устава о подсудности служащихъ въ морскомъ вѣдомствѣ лицъ сдѣланы нѣкоторыя измѣненія, въ видахъ согласованія этого устава съ уставомъ о воинской повинности и съ воинскимъ уставомъ о наказаніяхъ (касательно подсудности чиновъ запаса, подсудности по количеству денежныхъ взысканій, опредѣленныхъ въ уголовныхъ законахъ за преступныя дѣянія, и проч.).

б) По вопросамъ, касающимся производства предва-



рительнаго слѣдствія, преданія суду и мѣръ къ пресѣ-  
ченію обвиняемому уклоняться отъ слѣдствія и суда.  
Послѣдовавшими по этимъ вопросамъ Высочайшими  
повелѣніями 10 февраля 1869 года, 25 февраля и 15  
ноября 1871 года установлены правила: 1) о порядкѣ  
производства предварительныхъ слѣдствій по преступ-  
леніямъ, совершеннымъ лицами морскаго вѣдомства  
вмѣстѣ съ лицами военнаго вѣдомства, 2) о возбужде-  
ніи дѣлъ по преступленіямъ службы, совершеннымъ  
до перехода обвиняемыхъ въ другое вѣдомство, и о  
преданіи суду по такимъ дѣламъ; и 3) о разясненіи  
случаевъ, когда состоящіе подъ слѣдствіемъ нижніе  
чины содержатся подъ стражею или состоятъ подъ  
надзоромъ начальства. Сюда же относятся нѣкоторыя  
измѣненія постановленій военно-морскаго судебного  
устава о мѣрахъ пресѣченія способовъ уклоняться  
отъ слѣдствія и суда, сдѣланныя, по Высочайшему по-  
велѣнію 30 іюня 1875 года, для согласованія военно-  
морскаго судебного устава съ уставомъ о воинской  
повинности.

в) По вопросамъ, касающимся производства судеб-  
наго слѣдствія и исполненія судебныхъ приговоровъ.  
Сюда относятся: установленныя Высочайшими пове-  
лѣніями 6 марта 1869 года, 12 февраля 1870 года,  
22 марта и 2 декабря 1871 года, 13 ноября 1872 года,  
30 іюня 1875 года, 22 апрѣля 1876 года и 8 мая  
1879 года правила: 1) о невызовѣ въ судъ по дѣламъ  
о нарушеніи воинскаго чинопочитанія и подчинен-  
ности, въ качествѣ свидѣтеля, начальника, потерпѣв-

шаго оскорбленіе отъ подчиненнаго; 2) объ освобожденіи нѣкоторыхъ особъ отъ явки, въ качествѣ свидѣтелей, въ судъ; 3) о мѣрахъ предупрежденія оскорбленія присутствія суда подсудимыми нижними чинами; 4) о пресѣченіи случаевъ совершенія нижними чинами, при исполненіи надъ ними тѣлеснаго наказанія, болѣе важныхъ преступленій, съ цѣлью избавиться отъ этого наказанія или отдалить время его исполненія; 5) о внесеніи въ Высочайше приказы нѣкоторыхъ оправдательныхъ приговоровъ судовъ; 6) о порядкѣ приведенія въ исполненіе приговоровъ надъ нижними чинами, содержащимися въ военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства, въ случаѣ осужденія ихъ за новое, совершенное въ тюрьмѣ, преступленіе; 7) о порядкѣ исполненія приговоровъ надъ осужденными къ отдачѣ въ исправительныя арестантскія отдѣленія гражданскаго вѣдомства, и 8) объ удовлетвореніи прогонными и суточными деньгами полицейскихъ чиновниковъ, вызываемыхъ по обязанностямъ службы въ судъ или къ слѣдствію.

г) По вопросамъ, касающимся личнаго состава военно-морскихъ судебныхъ учреждений. Важнѣйшія изъ послѣдовавшихъ по этимъ вопросамъ законоположеній (3 февраля, 28 апрѣля и 20 декабря 1869 года) заключаютъ въ себѣ мѣры къ возможному улучшенію личнаго состава военно-морскихъ судебныхъ учреждений и къ безостановочному теченію дѣлъ въ военно-морскомъ судѣ; таковы правила: 1) объ условіяхъ назначенія временныхъ членовъ въ военно-морскіе суды; 2) о пра-



вахъ и преимуществахъ офицеровъ флота, слушающихъ курсъ наукъ въ военно-юридической академіи, и 3) объ увеличеніи числа запасныхъ временныхъ членовъ въ военно-морскихъ судахъ.

д) По вопросамъ, касающимся суда во время плаванія. Къ постановленіямъ, изданнымъ по этому предмету, относятся: 1) Высочайшее повелѣніе 3 декабря 1873 года, объ отмѣнѣ, въ отношеніи нижнихъ чиновъ, представленія на Высочайшее благоусмотрѣніе заключеній главнаго военно-морскаго суда по дѣламъ о преступленіяхъ во время плаванія, за исключеніемъ особенно важныхъ дѣлъ, и 2) приказъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала отъ 8 іюня 1873 года, вошедшій въ военно-морской судебный уставъ изданія 1874 года, о сигналахъ для обозначенія производства на корабляхъ суда по особенно важнымъ дѣламъ.

Независимо отъ этого, въ описываемый періодъ времени послѣдовали Высочайшія повелѣнія:

5 Декабря 1868 года—о степени власти Генераль-Адмирала при разрѣшеніи законодательныхъ вопросовъ по военно-морской судной части;

и 2-го ноября 1872 года—объ измѣненіи постановленій военно-морскаго судебного устава относительно порядка производства дѣлъ о государственныхъ преступленіяхъ, для согласованія этихъ постановленій съ Высочайше утвержденною 7 іюня 1872 года новою редакціею разд. II кн. III устава уголовного судопроизводства.

Въ заключеніе этого обзора законодательной дѣятельности морскаго вѣдомства по военно-морской судной части, слѣдуетъ упомянуть о состоявшемся въ началѣ 1874 года новомъ изданіи военно-морскаго судебнаго устава, удостоившемся Высочайшаго утвержденія 9 апрѣля упомянутого года. Въ это изданіе, независимо отъ измѣненій и дополненій военно-морскаго судебнаго устава 1867 года, согласно тѣмъ изъ изложенныхъ выше законоположеній, которыя послѣдовали до конца 1873 года, вошли также: 1) особыми раздѣлами—положенія о производствѣ суда во время плаванія и о порядкѣ производства дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ и 2) въ видѣ приложений—наказъ военно-морскимъ судебнымъ мѣстамъ и росписаніе окладовъ содержанія служащихъ по судебной части морскаго вѣдомства.

#### II. ВОЕННО-МОРСКІЕ ЗАКОНЫ О НАКАЗАНІЯХЪ.

Недостатки военно-морскихъ законовъ о наказаніяхъ по своду морскихъ уголовныхъ постановленій.

Основаніе военно-морскому уголовному законодательству положено у насъ при Императорѣ Петрѣ I, изданіемъ въ 1720 году морскаго устава, въ которомъ, кромѣ опредѣленія взаимныхъ отношеній военно-морскихъ начальниковъ и другихъ чиновъ, а также различныхъ сторонъ жизни и обязанностей службы на кораблѣ, сообразно тогдашнимъ потребностямъ, помѣщены и законы уголовные о преступленіяхъ и наказаніяхъ, а въ числѣ этихъ законовъ, и постановленія, относящіеся собственно до преступленій морскихъ.

Уставъ Императора Петра I, съ разновременно



изданными, въ дополненіе къ нему, отдѣльными указами, а по обнародованіи свода законовъ уголовныхъ и военно-уголовнаго устава, и эти послѣднія законоположенія—служили руководствомъ при рѣшеніи военно-судныхъ дѣлъ въ морскомъ вѣдомствѣ до 1851 года, когда, для устраненія многихъ сомнѣній, нерѣдко встрѣчавшихся при примѣненіи этихъ разнородныхъ постановленій, особенно со времени введенія въ дѣйствіе въ 1845 году уложенія о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ, былъ изданъ особый сводъ морскихъ уголовныхъ постановленій.

Сводъ морскихъ уголовныхъ постановленій 1851 года, какъ по расположенію предметовъ, такъ и по изложенію отдѣльныхъ статей, былъ составленъ совершенно сходно съ дѣйствовавшимъ тогда по военному вѣдомству военно-уголовнымъ уставомъ, за исключеніемъ собственно специальныхъ правилъ, относящихся къ морской службѣ. Вслѣдствіе этого, въ морской сводъ естественно перешли всѣ недостатки военно-уголовнаго устава, представлявшаго изъ себя ничто иное, какъ сведеніе отдѣльныхъ и разнородныхъ постановленій, изданныхъ въ разныя времена и подъ вліяніемъ различныхъ нуждъ и обстоятельствъ.

Къ недостаткамъ этимъ принадлежали: а) отсутствіе сколько нибудь стройнаго порядка въ системѣ наказаній; б) неполнота, т. е. неопредѣленіе многихъ родовъ и видовъ преступленій и неуказаніе во многихъ случаяхъ увеличивающихъ и уменьшающихъ вину обстоятельствъ; в) неопредѣленіе вообще мѣры наказанія

съ предоставленіемъ опредѣленія ея усмотрѣнію суда; г) неточность и неопредѣлительность изложенія, — употребленіе въ весьма частыхъ случаяхъ, вмѣсто назначенія наказанія, общихъ выраженій: наказать по всей строгости законовъ, по мѣрѣ вины, по важности дѣла и т. п.; д) отсутствіе надлежащаго согласованія статей свода съ статьями уложенія о наказаніяхъ гражданскаго вѣдомства и е) чрезмѣрная строгость карательныхъ постановленій, съ преобладаніемъ въ нихъ жестокихъ тѣлесныхъ наказаній.

Но независимо отъ этихъ недостатковъ, перенесенныхъ изъ военно-уголовнаго устава въ сводъ морскихъ уголовныхъ постановленій и, слѣдовательно, общихъ всему военно-уголовному законодательству того времени, сводъ 1851 года имѣлъ еще, въ частности, то важное несовершенство, что заключающіяся въ немъ узаконенія объ огражденіи благоустройства и безопасности флота, занимая, при крайней ихъ неполнотѣ и малочисленности, второстепенное мѣсто, не были достаточно соображены съ условіями и особенностями военно-корабельной службы. Такимъ образомъ, этотъ сводъ совершенно не удовлетворялъ своему прямому, главному назначенію: служить руководствомъ при опредѣленіи наказаній за преступленія противъ правилъ морской службы, за преступленія собственно морскія.

Такая неудовлетворительность свода морскихъ уголовныхъ постановленій издавна уже обращала на себя вниманіе высшаго морскаго начальства, но, по



той тѣсной и неразрывной связи, которую имѣютъ, въ общемъ ихъ значеніи, военно-морскіе уголовные законы съ уголовными законами по военно сухопутному вѣдомству, морское начальство не могло предпринять ничего самостоятельнаго по улучшенію этого отдѣла законодательства и, по необходимости, ограничивалось лишь неоднократными заявленіями о настоятельной необходимости изданія новаго устава военно-уголовныхъ законовъ.

Правда, почти въ самомъ началѣ нынѣшняго царствованія, была попытка къ самостоятельному составленію устава уголовныхъ законовъ для морскаго вѣдомства на новыхъ началахъ, съ измѣненіемъ тогдашней системы наказаній, съ отмѣною наказаній шпицрутенами и вообще съ значительнымъ смягченіемъ строгости карательныхъ постановленій. Разработка такого устава была возложена Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ на учрежденную въ іюлѣ 1857 года при аудиторіатскомъ департаментѣ морскаго министерства комисію для пересмотра свода морскихъ уголовныхъ постановленій; но, по ближайшемъ разсмотрѣніи этого дѣла, признано было необходимымъ, для сохраненія единства въ военно-уголовномъ законодательствѣ Имперіи, пріостановиться дальнѣйшими работами, до окончанія производившихся тогда въ военномъ министерствѣ трудовъ по коренному пересмотру и исправленію военно-уголовныхъ законовъ, съ цѣлію составленія воинскаго устава о наказаніяхъ.

Въ главѣ VII первой части «Обзора» уже объяснено

(стр. 372—377) о преобладаніи въ ряду карательныхъ мѣръ прежняго времени въ военно-сухопутномъ и морскомъ вѣдомствѣ жестокихъ тѣлесныхъ наказаній, о несоотвѣтственности ихъ предназначенной цѣли, о послѣдовательномъ рядѣ мѣръ къ смягченію ихъ, принятыхъ, такъ сказать, съ первыхъ дней вступленія на престолъ нынѣ царствующаго Государя Императора и завершенныхъ 17 апрѣля 1863 года кореннымъ преобразованіемъ въ гражданскомъ положеніи нижнихъ чиновъ, чрезъ отмѣну тѣлесныхъ наказаній въ *дисциплинарномъ* порядкѣ и чрезъ ограниченіе до крайнихъ предѣловъ этихъ наказаній *по суду*. Эти коренныя преобразованія должны были отразиться на всемъ содержаніи прежнихъ постановленій о наказаніяхъ, какъ въ военно-сухопутномъ, такъ и морскомъ вѣдомствахъ.

Ходъ работъ по составленію воинскаго и военно-морскаго уставовъ о наказаніяхъ.

Составленный въ военномъ министерствѣ проектъ воинскаго устава о наказаніяхъ, еще въ 1860 году, былъ препровожденъ на заключеніе къ Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу, которымъ, для его разсмотрѣнія, была учреждена особая по морскому вѣдомству коммисія. Замѣчанія означенной коммисіи были сообщены въ началѣ 1861 года военному министру; послѣ чего исправленный, согласно этимъ замѣчаніямъ, а также отзывамаъ отъ начальствующихъ лицъ военно-сухопутнаго вѣдомства, проектъ воинскаго устава о наказаніяхъ, по разсмотрѣніи его въ генераль-аудиторіатѣ, былъ препровожденъ на заключеніе во второе отдѣленіе Собственной Его Императорскаго Величества канцеляріи.



Для разсмотрѣнія этого проекта и для согласованія его съ уложеніемъ о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ, былъ учрежденъ при второмъ отдѣленіи, по ходатайству главноуправляющаго отдѣленіемъ, особый комитетъ; но, вслѣдствіе возникшихъ въ скоромъ времени послѣ того предположеній о коренномъ измѣненіи системы воинскихъ наказаній, дѣйствія этого комитета прекратились, и дѣло объ уставѣ оставалось безъ движенія до 1864 года, когда, по сношенію морскаго министерства съ военнымъ, послѣднимъ было испрошено Высочайшее разрѣшеніе передать проектъ воинскаго устава о наказаніяхъ на разсмотрѣніе и исправленіе въ военно-кодификаціонную комиссію, съ назначеніемъ въ составъ ея еще нѣсколькихъ членовъ отъ военнаго и морскаго вѣдомствъ и отъ втораго отдѣленія Собственной Его Императорскаго Величества канцеляріи.

Военно-кодификаціонная комиссія разсмотрѣла только проектъ общей части военно-уголовныхъ законовъ (общія постановленія о преступности, наказуемости и лѣстницѣ наказаній) и, не придавъ къ единогласному заключенію по существеннымъ вопросамъ, касающимся отношенія военно-уголовныхъ законовъ къ общему уголовному законодательству Имперіи, составила, по большинству голосовъ, новый проектъ общей части. Этотъ проектъ, вмѣстѣ съ возраженіями и замѣчаніями несогласнаго съ нимъ меньшинства, долженъ былъ поступить на разсмотрѣніе въ соединенное собраніе военнаго и морскаго генераль-аудиторіатовъ, но къ на-

правленію дѣла на этотъ обыкновенный ходъ разрѣшенія законодательныхъ вопросовъ военного вѣдомства представились серьезныя затрудненія, такъ какъ возникшія въ военно-кодификаціонной комисіи разногласія не столько относились къ спеціальнымъ вопросамъ военного вѣдомства, сколько входили въ область общаго уголовного законодательства Имперіи.

Въ виду этого, по совокупному всеподданнѣйшему докладу Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала и военного министра, Государь Императоръ 4 ноября 1865 года Высочайше повелѣть соизволилъ: учредить, подъ предсѣдательствомъ Его Высочества, особое совѣщаніе изъ главноуправляющаго вторымъ отдѣленіемъ Собственной Его Величества канцеляріи, предсѣдателя департамента законовъ государственнаго совѣта, военного министра и управляющаго морскимъ министерствомъ, для разсмотрѣнія составленнаго въ военно-кодификаціонной комисіи проекта общей части и возникшихъ по проекту разногласій.

Разсмотрѣніе этой части въ совѣщаніи было окончено въ 1866 году и затѣмъ, согласно Высочайше одобреннымъ заключеніямъ совѣщанія, по взаимному соглашенію военного и морскаго министерствъ, была составлена окончательная редакція статей перваго раздѣла воинскаго устава о наказаніяхъ, заключавшаго въ себѣ общую часть военно-уголовныхъ законовъ. Эта часть, 16 октября 1866 года, получила Высочайшее утвержденіе, причемъ Высочайше повелѣно принять ее къ руководству и въ морскомъ вѣдомствѣ, при рѣ-



шеніи военно-судныхъ дѣлъ, въ видѣ временныхъ правилъ, впредь до изданія всего воинскаго устава о наказаніяхъ; для разработки же проекта особенной части этого устава, былъ учрежденъ тогда же, подъ предсѣдательствомъ генерала-отъ-инфантеріи Непокойчицкаго, комитетъ, съ назначеніемъ въ составъ его представителей отъ морскаго вѣдомства и втораго отдѣленія Собственной Его Императорскаго Величества канцеляріи.

Проектъ воинскаго устава о наказаніяхъ былъ оконченъ разработкою въ началѣ 1868 года и внесенъ на разсмотрѣніе въ законодательномъ порядкѣ въ соединенное собраніе главныхъ военнаго и военно-морскаго судовъ, гдѣ подвергнутъ обсужденію въ присутствіи приглашенныхъ для этого, по особому Высочайшему повелѣнію, генерала-отъ-инфантеріи Непокойчицкаго и по одному члену отъ морскаго и военнаго министерствъ и отъ втораго отдѣленія Собственной Его Императорскаго Величества канцеляріи, изъ числа участвовавшихъ въ работахъ комисіи, составлявшей упомянутый проектъ, а равно одного представителя со стороны министерства юстиціи. Сдѣлавъ въ проектѣ нѣкоторыя исправленія и измѣненія, не колебля однако главныхъ основаній его, соединенное собраніе главныхъ военнаго и военно-морскаго судовъ представило новый воинскій уставъ о наказаніяхъ на Высочайшее усмотрѣніе. Государь Императоръ, 5 мая 1868 года, удостоивъ уставъ Высочайшаго утвержденія, повелѣтъ соизволилъ: принять оный къ руковод-

ч. II. 46

ству и по морскому вѣдомству впредь до окончательнаго во всѣхъ частяхъ согласованія съ симъ уставомъ какъ спеціальныхъ законовъ о наказаніяхъ за морскія собственно преступленія, такъ и другихъ, существующихъ въ морскомъ вѣдомствѣ постановлений, и составленія на этомъ основаніи военно-морскаго устава о наказаніяхъ.

Въ предвидѣніи необходимости изданія подобнаго устава, въ морскомъ министерствѣ, еще съ 1866 года, разрабатывался проектъ его флота генераль-аудиторомъ, тайнымъ совѣтникомъ Яневичемъ-Яневскимъ, имѣвшимъ возможность, по званію члена комитета, занимавшагося составленіемъ воинскаго устава о наказаніяхъ, близко слѣдить за всѣмъ тѣмъ, что дѣлалось въ этомъ комитетѣ. Такимъ образомъ, по изданіи воинскаго устава о наказаніяхъ, флота генераль-аудитору оставалась лишь окончательная обработка его проекта. Въ началѣ 1870 года проектъ не только былъ совершенно готовъ, но и рассмотрѣнъ сперва особою, учрежденною на этотъ предметъ въ морскомъ министерствѣ, комиссіею, а потомъ въ законодательномъ порядкѣ въ главномъ военно-морскомъ судѣ. Затѣмъ военно-морской уставъ о наказаніяхъ Высочайше утвержденъ 13-го апрѣля 1870 года и введенъ въ дѣйствіе съ 1 сентября того же года.

Краткое изложеніе содержанія военно-морскаго устава о наказаніяхъ.

Военно-морской уставъ о наказаніяхъ, имѣющій предметомъ исключительно преступленія и проступки чисто воинскіе, вполне согласованъ съ общимъ гражданскимъ уложеніемъ о наказаніяхъ и ссылается на



постановленія послѣдняго во всѣхъ случаяхъ, которые не относятся прямо къ охраненію военно-морской службы и дисциплины, или въ которыхъ не представляется необходимымъ, въ виду особаго положенія военно-служащихъ, дѣлать отступленія отъ общихъ въ Имперіи уголовныхъ законовъ. Такимъ образомъ, строго говоря, дѣйствующій военно-морской уставъ о наказаніяхъ содержитъ въ себѣ лишь однѣ изъятія изъ постановленій уложенія о наказаніяхъ, опредѣленныя, въ видѣ особыхъ, построенныхъ на общихъ же началахъ этого уложенія, правилъ, для лицъ, подлежащихъ дѣйствию военно-морскихъ уголовныхъ законовъ.

Первый раздѣлъ военно-морскаго устава о наказаніяхъ, общая часть, заключаетъ постановленія о преступленіяхъ, проступкахъ и наказаніяхъ вообще.

Въ первой главѣ этого раздѣла исчисляются роды и степени наказаній для военно-служащихъ, съ опредѣленіемъ существа и послѣдствій каждаго наказанія и съ указаніемъ соотвѣтствія военно-морскихъ исправительныхъ наказаній съ этими же наказаніями по уложенію для гражданскаго вѣдомства. Здѣсь — лѣстница *уголовныхъ наказаній* опредѣлена вполне согласно съ уложеніемъ; и въ видѣ изъятія для военно-служащихъ установлены лишь (собственно за воинскія и морскія преступленія) два рода уголовныхъ наказаній, несоединяемыхъ, однако, съ лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія: смертная казнь и заточеніе въ крѣпости. Смертная казнь разстрѣляніемъ, безъ лишенія всѣхъ

правъ состоянія, опредѣляется за нѣкоторыя тяжкія преступленія, важныя въ порядкѣ службы, по духу дисциплины и по ихъ послѣдствіямъ, но не совмѣщающія въ себѣ ничего позорнаго. Она замѣняется заточеніемъ въ крѣпости на опредѣленное время.

Что же касается *исправительныхъ наказаній*, то къ офицерамъ и лицамъ, пользующимся особыми правами состоянія, примѣнены всѣ исправительныя наказанія по уложенію, съ немногими лишь измѣненіями и съ добавленіемъ еще 4 особыхъ родовъ наказаній: исключенія изъ службы, разжалованія въ рядовые или матросы, отставленія отъ службы и отрѣшенія отъ должности. Существеннѣйшія измѣненія въ отношеніи исправительныхъ наказаній, установленныя военно-морскимъ уставомъ о наказаніяхъ для лицъ означенной категоріи, состоятъ въ слѣдующемъ: а) ссылка на житье соединена всегда съ исключеніемъ изъ службы съ лишеніемъ чиновъ; б) заключеніе въ крѣпости, по 3 низшимъ степенямъ по уложенію, соединяется по военно-морскому уставу съ ограниченіемъ нѣкоторыхъ правъ и преимуществъ; в) заключеніе въ смиренномъ домѣ опредѣлено только по двумъ высшимъ степенямъ по уложенію, и г) заключеніе въ тюрьмѣ гражданскаго вѣдомства замѣнено содержаніемъ на гауптвахтѣ (съ ограниченіемъ въ правахъ по службѣ) во всѣхъ случаяхъ, когда судъ, признавъ подсудимаго виновнымъ въ преступленіи, влекущемъ тюремное наказаніе по уложенію, не найдетъ необходимымъ уволить его отъ службы.



Для нижнихъ чиновъ, состоящихъ на срочной службѣ, и всѣхъ вообще нижнихъ чиновъ, не пользующихся особенными правами состоянія, опредѣлены, какъ исправительныя наказанія: а) отдача на время въ военно-исправительныя роты, съ потерю всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ; б) временное заключеніе въ военно-морской тюрьмѣ, съ потерю нѣкоторыхъ правъ и преимуществъ; в) денежныя взысканія; г), лишеніе нашивокъ и другихъ знаковъ отличія, съ переводомъ и безъ перевода въ разрядъ штрафованныхъ и д) переводъ въ разрядъ штрафованныхъ.

Во второй главѣ I-го раздѣла установлены правила о назначеніи наказаній за преступленія и проступки: о невмѣняемости преступныхъ дѣяній, о мѣрѣ участія въ преступленіи, объ обстоятельствахъ, увеличивающихъ и уменьшающихъ вину, о власти и обязанности суда въ опредѣленіи наказаній и о смягченіи и отменѣ наказаній. Эти правила, хотя и относятся, по содержанію, къ общимъ постановленіямъ уголовного законодательства, но вытекаютъ изъ особенныхъ условий воинской службы и потому включены въ военно-морской уставъ, какъ необходимое дополненіе къ установленнымъ по этимъ предметамъ указаніямъ въ уложеніи гражданскаго вѣдомства.

Слѣдующіе 4 раздѣла (II—V) военно-морскаго устава о наказаніяхъ составляютъ особенную часть его и заключаютъ въ себѣ правила о различныхъ родахъ и видахъ преступленій и проступковъ и опредѣленныхъ за нихъ наказаній; именно:

II раздѣлъ—о воинскихъ и другихъ преступленіяхъ и проступкахъ по военно-морской службѣ.

III раздѣлъ—о преступленіяхъ и проступкахъ противъ правилъ военно-корабельной службы. Раздѣлъ этотъ посвященъ специально морскимъ преступленіямъ: въ него вошли такія нарушенія морскаго устава и другихъ морскихъ постановленій, которыя, въ виду дѣйствительной важности ихъ въ морскомъ отношеніи, должны имѣть мѣсто въ уголовномъ законѣ, не принадлежа къ проступкамъ дисциплинарнаго свойства, и которыя, по самостоятельному специальному значенію ихъ, не могли быть соединены съ статьями прочихъ отдѣловъ, заключающихъ въ себѣ нарушенія, общія служащимъ военнаго и морскаго вѣдомствъ. Исключеніе сдѣлано для морскихъ преступленій, могущихъ быть совершенными только во время военныхъ дѣйствій, которыя вошли въ слѣдующій IV раздѣлъ.

Сообразно званію лицъ, совершающихъ преступленія и проступки противъ правилъ военно-корабельной службы, III раздѣлъ подраздѣленъ на 2 главы: 1) о нарушеніи правилъ военно-корабельной службы чинами, служащими во флотѣ, и 2) о нарушеніи этихъ правилъ посторонними лицами, находящимися на кораблѣ.

IV раздѣлъ—о нарушеніи обязанностей службы во время военныхъ дѣйствій и о преступленіяхъ и проступкахъ, совершаемыхъ въ мѣстностяхъ, объявленных на военномъ положеніи.



и V раздѣлъ—о преступленіяхъ и проступкахъ, общихъ служащимъ въ морскомъ вѣдомствѣ съ лицами гражданскаго званія, независимо отъ службы.

Существеннѣйшія измѣненія, которымъ подвергся военно-морской уставъ о наказаніяхъ, были сдѣланы въ 1875 году, при второмъ изданіи этого устава.

Далѣйшія измѣненія постановленій военно-морскаго устава о наказаніяхъ.

Еще въ 1872 году, вслѣдствіе введенія общей воинской повинности, возбужденъ былъ вопросъ о томъ, насколько постановленія объ этой повинности будутъ имѣть вліяніе на измѣненіе правилъ воинскаго и военно-морскаго уставовъ о наказаніяхъ, опредѣляющихъ разнообразныя наказанія для нижнихъ чиновъ, смотря потому состоятъ ли они, или не состоятъ на срочной службѣ. Для всесторонняго разсмотрѣнія этого вопроса и вообще установленія началъ для пересмотра означенныхъ уставовъ, по случаю преобразованія воинской повинности, въ декабрѣ 1872 года, по Высочайшему повелѣнію, учреждена была при военномъ министерствѣ особая коммисія, съ участіемъ пребывавшихъ въ то время въ Петербургѣ главныхъ начальниковъ нѣкоторыхъ военныхъ округовъ и представителей отъ морскаго вѣдомства. Выработанныя коммисіею начала, съ нѣкоторыми измѣненіями, сдѣланными по соглашенію военнаго министра съ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, были Высочайше одобрены 15 мая 1874 года. Начала эти заключались въ слѣдующемъ:

1) Опредѣленное воинскимъ и военно-морскимъ уставами о наказаніяхъ раздѣленіе (въ отношеніи наказа-

ній) нижнихъ чиновъ на состоящихъ и несостоящихъ на срочной службѣ отмѣняется, съ сохраненіемъ установленнаго въ уложеніи о наказаніяхъ различія пользующихся особыми правами состоянія отъ не пользующихся этими правами.

2) При осужденіи за преступленія общія, влекущія за собою по уложенію о наказаніяхъ лишеніе всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ, правъ и преимуществъ, и для лицъ привилегированныхъ сословій—ссылку на житье, а для прочихъ—содержаніе въ исправительныхъ арестантскихъ отдѣленіяхъ, или рабочемъ домѣ, руководствоваться исключительно уложеніемъ.

3) За нарушеніе обязанностей военной службы и дисциплины, въ тѣхъ случаяхъ, въ коихъ преступленіе, по важности своей, требуетъ болѣе строгаго наказанія, чѣмъ заключеніе въ военной или военно-морской тюрьмѣ, нижніе чины, независимо отъ правъ ихъ по происхожденію, отсылаются въ военно-исправительныя роты, безъ лишенія правъ состоянія, на срокъ не свыше 3-хъ лѣтъ.

4) За преступленія, въ предшествующемъ пунктѣ означенныя, въ тѣхъ случаяхъ, когда за нихъ опредѣляется содержаніе въ военной или военно-морской тюрьмѣ, присуждать къ этому наказанію какъ пользующихся, такъ и не пользующихся особыми правами состоянія нижнихъ чиновъ, ограничивъ maximum срока содержанія въ тюрьмѣ 4-мя мѣсяцами.

5) Впредь до устройства военныхъ тюремъ, замѣнять



это наказаніе: на основаніи правилъ, опредѣленныхъ въ этомъ отношеніи, для тѣхъ нижнихъ чиновъ, которые, по болѣзненному состоянію, не могутъ быть наказаны тѣлесно, а для нижнихъ чиновъ, пользующихся особыми правами состоянія,—содержаніемъ подъ арестомъ на хлѣбѣ и водѣ на сроки, нѣсколько увеличенные противъ опредѣленныхъ въ приведенныхъ выше правилахъ.

6) Для нижнихъ чиновъ, состоящихъ въ разрядѣ штрафованныхъ, замѣну заключенія въ военной тюрьмѣ оставить на прежнемъ основаніи.

и 7) Нижнихъ чиновъ, пользующихся особыми правами состоянія, къ переводу въ разрядъ штрафованныхъ ни въ какомъ случаѣ не присуждать.

Въ виду пересмотра, согласно этимъ началамъ, военнаго и военно-морскаго уставовъ о наказаніяхъ, было признано полезнымъ воспользоваться случаемъ, чтобы сдѣлать въ этихъ законоположеніяхъ, независимо отъ измѣненій, вызываемыхъ новымъ уставомъ о воинской повинности, и другія исправленія, по указаніямъ опыта и отзывамъ, заблаговременно потребованнымъ отъ военно-окружныхъ и военно-морскихъ судовъ и лицъ прокурорскаго надзора.

Полученныя отъ означенныхъ мѣстъ и лицъ замѣчанія были предварительно рассмотрѣны въ особыхъ при главномъ военно-судномъ управленіи совѣщаніяхъ, при участіи главнаго военно-морскаго прокурора и товарища его, и послужили основаніемъ для заключенія, при которомъ проектъ измѣнен-

наго воинскаго устава о наказаніяхъ былъ внесенъ главнымъ военнымъ прокуроромъ на разсмотрѣніе соединеннаго собранія главныхъ военнаго и военно-морскаго судовъ. По всеподданнѣйшему докладу этого собранія, новое изданіе воинскаго устава о наказаніяхъ Высочайше утверждено 27 марта 1875 года съ тѣмъ, чтобы сдѣлать соотвѣтственные этому уставу измѣненія и въ военно-морскомъ уставѣ о наказаніяхъ. Проектъ такого новаго изданія этого послѣдняго изготовлялся въ главномъ военно-морскомъ судномъ управленіи параллельно съ ходомъ работъ по пересмотру воинскаго устава о наказаніяхъ, а потому новое изданіе военно-морскаго устава о наказаніяхъ могло быть повергнуто въ слѣдующемъ же мѣсяцѣ на Высочайшее утвержденіе, которое и послѣдовало 14 апрѣля 1875 года.

Дальнѣйшія законоположенія, послѣдовавшія въ измѣненіе и дополненіе военно-морскаго устава о наказаніяхъ со времени новаго изданія его въ 1875 году, касаются лишь слѣдующихъ предметовъ:

а) Объ измѣненіи примѣчанія къ ст. 34 воен. морск. устава о наказаніяхъ, относительно неприсужденія къ аресту командировъ судовъ и другихъ морскихъ начальниковъ, командующихъ кораблемъ, отрядомъ судовъ или эскадрою (Высочайшее повелѣніе 7-го іюля 1875 г.).

б) О зачисленіи морскихъ нижнихъ чиновъ, осужденныхъ къ отдачѣ въ военно-исправительныя роты, по окончаніи срока содержанія въ ротахъ, на службу



въ прежнія ихъ части и команды (Высочайшее повелѣніе 7-го марта 1877 г.).

в) О приравненіи, въ отношеніи наказаній, кандидатовъ на офицерскій или классный чинъ къ офицерамъ (Высочайшее повелѣніе 5-го мая 1877 г.).

г) О лишеніи фельдшеровъ и унтеръ-офицеровъ, которые приобрѣли это званіе по экзамену, фельдшерскаго и унтеръ-офицерскаго званія, при осужденіи къ содержанію въ военно-морской тюрьмѣ (Высочайшее повелѣніе 5-го мая 1877 г.).

и д) о невмѣняемости дѣяній, сопряженныхъ съ употребленіемъ воинскими чинами оружія при исполненіи служебныхъ обязанностей (Высочайшее повелѣніе 31 марта 1879 года).

### III. ЗАКОНЫ О ВЪЗЫСКАНІЯХЪ ДИСЦИПЛИНАРНЫХЪ.

Въ ряду законодательныхъ работъ, производившихся въ теченіи нынѣшняго царствованія въ морскомъ министерствѣ, въ видахъ улучшенія и усовершенствованія военно-морскаго уголовного законодательства, весьма важное мѣсто занимаютъ работы по составленію устава о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, т. е. наказаніяхъ, налагаемыхъ безъ суда, властію начальства.

Постановленія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, дѣйствовавшія по морскому вѣдомству до конца 1863 года, были помѣщены въ особомъ положеніи, приложенномъ къ своду морскихъ уголовныхъ постановленій, и отличались, какъ и всѣ вообще правила этого

Военно-морскіе  
законы о взыски-  
аніяхъ дисципли-  
нарныхъ до 1864  
года.

свода, крайнею неполнотою по содержанію и неопредѣлительностью изложенія. Эти постановленія заключали въ себѣ лишь перечисленіе существовавшихъ въ то время видовъ дисциплинарныхъ взысканій и опредѣленіе власти по ихъ наложенію; но въ нихъ не было разграниченія степени этой власти у различныхъ начальниковъ, не было означено свойство маловажныхъ проступковъ, подлежавшихъ наказанію безъ суда, и не были указаны ни порядокъ опредѣленія и исполненія дисциплинарныхъ взысканій, ни правила для обжалованія противозаконныхъ распоряженій начальства по наложенію этихъ взысканій. Такимъ образомъ, начальствующія лица принуждены были руководствоваться или установившимся на практикѣ обычаемъ, или собственнымъ усмотрѣніемъ, или же частными распоряженіями своихъ высшихъ начальниковъ, экипажныхъ командировъ, командировъ и главныхъ командировъ портовъ. Понятно, что послѣдствіемъ такого порядка вещей были разнообразіе въ дѣйствіяхъ и произволъ въ пользованіи дисциплинарною властію со стороны лицъ, коимъ она была предоставлена.

Неудовлетворительность этого важнаго для службы и дисциплины отдѣла морскаго уголовного законодательства и настоятельность установленія въ этомъ отношеніи точныхъ и опредѣлительныхъ правилъ вызвали въ морскомъ министерствѣ законодательныя работы, начавшіяся, въ качествѣ подготовительныхъ, еще со времени ограниченія въ 1860 году власти начальниковъ подвергать тѣлесному наказанію унтеръ-



офицеровъ и нижнихъ чиновъ, имѣющихъ нашивки за безпорочную службу.

Въ этомъ году, въ аудиторіатскомъ департаментѣ морскаго министерства, была составлена записка по предмету примѣненія къ морскому вѣдомству закона объ ограниченіи употребленія тѣлесныхъ наказаній, которая, по волѣ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, была разослана на заключеніе различнымъ морскимъ начальникамъ. При обзорѣ поступившихъ на эту записку мнѣній и замѣчаній, Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ усмотрѣлъ, что, вмѣстѣ съ ограниченіемъ употребленія въ командахъ тѣлеснаго наказанія, представляется необходимымъ опредѣлить точнѣе тѣ виды легкихъ взысканій, какія могли бы быть налагаемы взамѣнъ тѣлесныхъ наказаній. Вслѣдствіе этого и принимая во вниманіе крайнюю неудовлетворительность вообще военно-морскихъ законовъ о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, Его Императорское Высочество тогда же учредилъ при морскомъ министерствѣ особую комисію для пересмотра означенныхъ законовъ. Между тѣмъ, въ это время, въ военномъ министерствѣ былъ составленъ проектъ положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ и особыхъ правилъ о судѣ общества офицеровъ. Такъ какъ общія мѣры о взысканіяхъ, налагаемыхъ по правиламъ воинской дисциплины, должны были, при единствѣ ихъ цѣли, согласоваться въ военномъ и морскомъ вѣдомствахъ, то дѣйствія комисіи для раз-

работки этого вопроса во флотѣ были приостановлены, и Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ нашелъ полезнымъ, прежде окончательнаго заявленія своего мнѣнія на проектированныя въ военномъ министерствѣ правила, отобрать отзывы и замѣчанія на нихъ отъ тѣхъ именно лицъ, которыя обязаны всего чаще прибѣгать къ руководству положеніемъ о дисциплинарныхъ взысканіяхъ. Вслѣдствіе этого, составленный въ военномъ министерствѣ проектъ былъ перепечатанъ и разосланъ ко всѣмъ адмираламъ, отдѣльнымъ начальникамъ, командирамъ экипажей, командирамъ судовъ и старшимъ офицерамъ. Изъ полученныхъ отзывовъ, въ числѣ болѣе 200, былъ составленъ сборникъ всѣхъ поступившихъ замѣчаній, а для окончательнаго обсужденія тѣхъ по настоящему дѣлу вопросовъ, по которымъ послѣдовали въ этихъ отзывахъ различныя мнѣнія, сборникъ былъ переданъ на разсмотрѣніе учрежденной для этой цѣли въ Кронштадтѣ комисіи изъ опытныхъ морскихъ офицеровъ.

По окончаніи этою комисіею возложеннаго на нее порученія, упомянутый сборникъ, съ заключеніемъ комисіи, былъ сообщенъ въ военное министерство, гдѣ замѣчанія морскихъ начальниковъ на проектъ дисциплинарныхъ взысканій, вмѣстѣ съ многочисленными замѣчаніями по этому проекту начальствующихъ лицъ военно-сухопутнаго вѣдомства, были систематически разобраны; а затѣмъ, для окончательнаго разсмотрѣнія всѣхъ этихъ замѣчаній, по представленію



военнаго министра, былъ Высочайше утвержденъ особый комитетъ, подъ предсѣдательствомъ генераль-адъютанта Сухозанета, съ назначеніемъ въ составъ комитета членовъ отъ морскаго вѣдомства.

Между тѣмъ, впредь до изданія новаго положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ, въ морскомъ вѣдомствѣ были приняты нѣкоторыя временныя мѣры, въ измѣненіе дѣйствовавшей системы наказаній, налагаемыхъ безъ суда. Такъ, въ С.-Петербургѣ и другихъ портахъ, при казарменныхъ помѣщеніяхъ были устроены особыя камеры для одиночнаго заключенія нижнихъ чиновъ въ дисциплинарномъ порядкѣ; а 12 іюля 1862 года объявлены, въ приказѣ по морскому вѣдомству, временныя правила объ употребленіи этого рода дисциплинарнаго взысканія, съ опредѣленіемъ двухъ видовъ его: простаго ареста на время не свыше 2 недѣль и ареста съ содержаніемъ на хлѣбѣ и водѣ на время не свыше 7 дней. Вмѣстѣ съ тѣмъ, особой комисіи изъ опытныхъ судовыхъ командировъ было поручено обсудить—могутъ ли изданныя по этому предмету правила быть примѣнены съ пользою на корабляхъ во время плаванія. Коммисія не только не встрѣтила препятствій къ осуществленію этой мѣры на судахъ, но нашла ее весьма полезною, и на этомъ основаніи, въ сентябрѣ 1862 года, на начальниковъ эскадръ и командировъ судовъ, находившихся въ заграничномъ плаваніи, было возложено озаботиться устройствомъ на всѣхъ судахъ камеръ для содержанія нижнихъ чиновъ подъ арестомъ, а затѣмъ имъ было

приказано принять къ руководству во время плаванія, въ главныхъ основаніяхъ, тѣ же правила о дисциплинарномъ арестѣ, какъ и на берегу.

Вскорѣ послѣ этого въ военномъ министерствѣ была окончена разработка проекта устава о дисциплинарныхъ взысканіяхъ, возложенная на комитетъ подъ предсѣдательствомъ генераль-адъютанта Сухозанета, и результатомъ трудовъ этого комитета было Высочайше утвержденное 6 іюля 1863 года по военно-сухопутному вѣдомству положеніе объ охраненіи воинской дисциплины и о взысканіяхъ дисциплинарныхъ. Положеніе это, по особому Высочайшему повелѣнію 12 августа того же года, было распространено временно и на морское вѣдомство, за исключеніемъ, впрочемъ, содержащихся въ немъ правилъ объ увольненіи отъ службы по приговору суда общества офицеровъ; а для составленія окончательныхъ правилъ о дисциплинарныхъ взысканіяхъ по морскому вѣдомству, была образована тогда же коммисія при морскомъ министерствѣ, которой было поручено: во 1-хъ, примѣнить новое положеніе къ руководству во флотѣ на берегу, сообразно особымъ условіямъ организаціи морскихъ командъ и положенію морскихъ чиновъ, и, во 2-хъ, составить, соотвѣтственно власти начальствующихъ лицъ на берегу, подробныя правила о дисциплинарныхъ взысканіяхъ и о степени власти военно-морскихъ начальниковъ на судахъ во время плаванія.

Составленный этою коммисіею проектъ положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ по морскому вѣдомству

Положеніе о



былъ разсмотрѣнъ въ морскомъ генераль-аудиторіатѣ и, по всеподданнѣйшему докладу послѣдняго, Высочайше утвержденъ 24 апрѣля 1864 года.

взысканій дисциплинарныхъ по морскому вѣдомству 1864 года.

Положеніе 1864 года объ охраненіи воинской дисциплины и взысканіяхъ дисциплинарныхъ по морскому вѣдомству было составлено совершенно согласно съ дисциплинарнымъ положеніемъ 1863 года по военносухопутному вѣдомству. Существенное отличіе его отъ послѣдняго, зависящее отъ условій морской службы, заключается въ томъ, что, принявъ тѣ же самыя роды и виды дисциплинарныхъ взысканій на берегу, какіе опредѣлены въ положеніи для военносухопутнаго вѣдомства, положеніе по морскому вѣдомству установило также соотвѣтствующія имъ особыя взысканія на судахъ во время плаванія.

Къ такого рода особымъ взысканіямъ относятся: а) для офицеровъ, гардемариновъ и кондукторовъ: 1) воспрещеніе съѣзда на берегъ и арестъ съ исправленіемъ должности, 2) арестъ въ каютѣ съ приставленіемъ часоваго, 3) посаженіе гардемариновъ и кондукторовъ на салингъ и 4) списаніе съ судна на берегъ; б) для юнкеровъ, кадетовъ и нижнихъ чиновъ, пользующихся особыми правами состоянія, но необязанныхъ срочною службою—арестъ на бакъ; в) для нижнихъ чиновъ вообще, обязанныхъ срочною службою: 1) заключеніе въ карцеръ, безъ ограниченія въ пищѣ или съ содержаніемъ на хлѣбѣ и водѣ, и 2) заключеніе въ карцеръ въ кандалахъ; и г) для состоящихъ въ разрядѣ штрафованныхъ—тѣлесное наказаніе линьками или розгами.

При опредѣленіи степени власти различныхъ начальствующихъ лицъ по наложенію взысканій, приняты три категоріи этихъ лицъ: 1) высшіе начальники, коимъ принадлежитъ власть налагать дисциплинарныя взысканія какъ на берегу, такъ и во время плаванія; 2) начальники, кои имѣютъ эту власть только на берегу, и 3) начальники, имѣющіе дисциплинарную власть только на судахъ во время плаванія.

Вообще, будучи составлено въ духѣ огражденія подчиненныхъ отъ произвола, положеніе 1864 года оставило за начальниками власть наложенія дисциплинарнымъ порядкомъ только такихъ взысканій, за которыми не слѣдуетъ лишеніе нѣкоторыхъ существенныхъ правъ по службѣ. Такимъ образомъ, переводъ въ разрядъ штрафованныхъ допущенъ въ положеніи не иначе, какъ черезъ разсмотрѣніе судомъ причинъ, вызывающихъ этотъ переводъ. Исключеніе сдѣлано только въ отношеніи лишенія унтеръ-офицерскаго и ефрейторскаго званія и смѣщенія на низшія статьи, степени и оклады; но и наложеніе этихъ взысканій предоставлено лишь экипажнымъ командирамъ и лицамъ, пользующимся равною съ ними властью. Тѣлесное наказаніе, согласно закону 17 апрѣля 1863 года, оставлено положеніемъ только для состоящихъ въ разрядѣ штрафованныхъ, съ ограниченіемъ высшей мѣры его 50-ю ударами розгами или линьками.

Наконецъ, какъ на особенности разсматриваемаго положенія, отличающія его существенно отъ прежде дѣйствовавшаго положенія о взысканіяхъ дисципли-



нарныхъ, необходимо указать еще на то, что въ немъ установлены правила о взаимныхъ отношеніяхъ подчиненныхъ и начальниковъ, о свойствѣ проступковъ, подлежащихъ дисциплинарнымъ взысканіямъ, о порядкѣ принесенія жалобъ на начальствующихъ лицъ и о денежныхъ взысканіяхъ, опредѣляемыхъ въ административномъ порядкѣ.

Въ положеніе о взысканіяхъ дисциплинарныхъ по морскому вѣдомству 1864 года не вошли правила о порядкѣ увольненія отъ службы офицеровъ за предосудительное поведеніе, опредѣленные въ дисциплинарномъ положеніи по военно-сухопутному вѣдомству. Въ этомъ отношеніи, за существованіемъ значительнаго различія между внутреннимъ составомъ морскихъ командъ и командъ арміи, Высочайше повелѣно было установить для морскаго вѣдомства особыя правила.

Вредныя послѣдствія для службы отъ присутствія въ командахъ такихъ офицеровъ, которые порочатъ офицерское званіе своимъ предосудительнымъ поведеніемъ, побудило всѣ благоустроенныя арміи и флоты изыскивать средства къ удаленію изъ своей среды подобныхъ лицъ. Между тѣмъ, вопросъ этотъ усложняется тѣмъ, что многіе поступки, несовмѣстные съ понятіями о достоинствѣ офицерскаго званія, не всегда могутъ подлежать судебному разсмотрѣнію или по недостатку юридическихъ доказательствъ, или потому, что они, по самому свойству ихъ, хотя и противны нравственнымъ понятіямъ о чести, но не могутъ быть преслѣдуемы силою военно-уголовныхъ законовъ.

Постановленія о  
порядкѣ увольне-  
нія офицеровъ за  
предосудительное  
поведеніе, до 1865  
года.

У насъ вопросъ о томъ, какъ поступать въ подобныхъ случаяхъ съ офицерами, омрачающими поведениемъ своимъ неукоризненность офицерскаго званія, былъ разрѣшенъ еще Императоромъ Петромъ Великимъ, установившимъ въ 1720 году для этихъ случаевъ особый судъ общества офицеровъ, въ которомъ всѣ офицеры, товарищи представляемаго къ увольненію, принимали прямое участіе въ обсужденіи его поступка. Съ отмѣною же въ 1829 году помянутаго суда, вопросъ этотъ остался открытымъ какъ въ военно-сухопутномъ, такъ и въ морскомъ уголовномъ законодательствѣ.

Что же касается этого послѣдняго, то, до изданія положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, никто изъ офицеровъ не могъ быть уволенъ отъ службы за предосудительное поведеніе иначе, какъ по приговору суда. На основаніи свода морскихъ уголовныхъ постановленій, офицеры и гардемарины, а равно унтеръ-офицеры изъ дворянъ, за пьянство, развратное поведеніе и вообще за нерадѣніе о своихъ обязанностяхъ по службѣ, предавались суду и по приговору суда записывались въ рядовые, впредь до отличной выслуги. Порядокъ этотъ въ 1862 году подвергся значительному измѣненію, въ виду предпринятыхъ уже тогда правительствомъ мѣръ къ возвышенію нравственнаго духа въ командахъ и званія нижняго чина, съ чѣмъ было несовмѣстно разжалованіе въ рядовые порочныхъ и недостойныхъ офицеровъ. По Высочайшему повелѣнію 22-го мая 1862 года, въ отмѣну приведеннаго закона, установлены были слѣдующія правила:



а) Офицерамъ, гардемаринамъ и унтеръ-офицерамъ изъ дворянъ или лицъ, пользующихся особыми правами состоянія, которые впадутъ въ пороки и подвергнутся неудовлетворительной аттестаціи, дается, по усмотрѣнію главныхъ командировъ и командировъ портовъ и начальниковъ, пользующихся равною съ ними властію, срокъ на исправленіе поведенія отъ трехъ до шести мѣсяцевъ.

б) Если въ теченіи этого срока виновный велъ себя лучше прежняго и если, притомъ, раскаяніе можетъ подавать надежду на совершенное исправленіе его, то, по засвидѣтельствованію объ этомъ ближайшаго начальства, назначается ему еще разъ такой же срокъ для исправленія.

в) При недѣйствительности этихъ мѣръ, въ обоихъ случаяхъ виновные въ порочномъ поведеніи предаются военному суду.

и г) Офицеры, гардемарины и унтеръ-офицеры изъ дворянъ или лицъ пользующихся особыми правами состоянія, преданные, на основаніи изложенныхъ правилъ, суду за пьянство, или другіе, званію ихъ предосудительные, проступки и развратное поведеніе, подвергаются по приговорамъ суда, смотря по степени виновности и порочности ихъ, увольненію или исключенію изъ службы.

Изложенныя правила примѣнялись въ морскомъ вѣдомствѣ, до введенія въ дѣйствіе положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, ко всѣмъ случаямъ, въ которыхъ офицеры обвинялись въ предосудительныхъ

поступкахъ, если только эти поступки по свойству своему преслѣдовались уголовными законами и, слѣдовательно, могли подлежать вѣдѣнію суда. Для случаевъ же предосудительнаго поведенія офицеровъ, не сопровождавшагося дѣяніемъ, караемымъ уголовными постановленіями, въ морскихъ законахъ до означеннаго времени не было никакихъ опредѣленій. Пробѣль этотъ въ морскомъ законодательствѣ былъ впервые восполненъ въ апрѣлѣ 1864 года, при введеніи въ дѣйствіе положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ по морскому вѣдомству, когда, согласно всеподданнѣйшему докладу морскаго генераль-аудиторіата, Государь Императоръ Высочайше повелѣтъ соизволилъ: въ видѣ временной мѣры, впредь до изданія окончательныхъ по этому предмету правилъ, за предосудительное поведеніе и противонравственные поступки, хотя и неподлежащіе дѣйствію уголовныхъ законовъ, но несовмѣстные съ понятіями о воинской чести, увольнять офицеровъ морскаго вѣдомства тѣмъ же порядкомъ, какой опредѣленъ, положеніемъ о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, для увольненія безъ прошенія отъ службы, по распоряженію начальства, за проступки противъ служебныхъ обязанностей. Порядокъ этотъ состоитъ въ томъ, что начальствующимъ лицамъ представляется предлагать офицерамъ, въ случаѣ безуспѣшности наложенныхъ на нихъ дисциплинарныхъ взысканій, подавать просьбы объ отставкѣ и, при несогласіи ихъ на подачу просьбъ, входить съ представленіями объ увольненіи такихъ офицеровъ отъ службы.



Между тѣмъ въ это время въ морскомъ министерствѣ уже обсуждался вопросъ объ учрежденіи суда общества офицеровъ въ командахъ морскаго вѣдомства. Въ концѣ 1863 года этотъ вопросъ былъ подвергнутъ разсмотрѣнію особаго, подъ предсѣдательствомъ управляющаго морскимъ министерствомъ генераль-адъютанта Краббе, собранія, изъ главныхъ командировъ портовъ, флагмановъ, экипажныхъ командировъ, командировъ судовъ и нѣкоторыхъ другихъ флотскихъ чиновъ.

Собраніе пришло единогласно къ заключенію, что, по особымъ условіямъ службы морскихъ офицеровъ и организаціи командъ морскаго вѣдомства, нѣтъ никакой возможности примѣнить съ пользою къ флотскимъ экипажамъ и командамъ учрежденіе суда общества офицеровъ на тѣхъ самыхъ основаніяхъ, на которыхъ онъ установленъ по военно-сухопутному вѣдомству, т. е. на основаніяхъ суда домашняго, товарищескаго, съ окончательною силою изъясляемаго на немъ мнѣнія. Но затѣмъ, въ виду особенностей организаціи портовыхъ учреждений, какихъ не имѣется въ военно-сухопутномъ вѣдомствѣ, собраніе признало весьма полезнымъ воспользоваться этими учрежденіями, для опредѣленія такого порядка увольненія отъ службы офицеровъ за предосудительныя поступки, который представлялъ бы все гарантіи для устраненія въ подобныхъ дѣлахъ произвола; именно: возложить обсужденіе и рѣшеніе дѣлъ этого рода на обязанность существующихъ въ главныхъ портахъ общихъ собраній флагмановъ и капитановъ, съ допу-

ценіемъ при этомъ и совѣтовъ посредниковъ, по избранію офицеровъ, для предварительнаго разбора дѣлъ о предосудительномъ поведеніи офицеровъ. Что же касается подобныхъ дѣлъ, могущихъ возникнуть на судахъ во время плаванія, то собраніе признало, что никакія особыя правила для ихъ разбора не могутъ быть совмѣстны съ единствомъ и силою власти командировъ судовъ и начальниковъ эскадръ, которая, въ высшихъ интересахъ службы, должна быть поддерживаема всѣми мѣрами и охраняема съ особенною осторожностію отъ всего того, что могло бы сколько нибудь поколебать ее. Посему, офицеры, за дурное, предосудительное поведеніе во время плаванія, должны быть представляемы къ увольненію на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и за проступки по службѣ, по правиламъ положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ.

Руководствуясь такими соображеніями, собраніе составило основныя положенія правилъ о порядкѣ увольненія отъ службы морскихъ офицеровъ за предосудительное поведеніе. Эти положенія Высочайше утверждены 16 марта 1864 года, и затѣмъ на основаніи ихъ особою комиссіею было выработано подробное «положеніе объ увольненіи офицеровъ за предосудительное поведеніе и поступки, несовмѣстныя съ понятіями о воинской чести и доблести офицерскаго званія», удостоившееся, по разсмотрѣніи его въ морскомъ генераль-аудиторіатѣ, Высочайшаго утвержденія 6 декабря 1865 года. Правила этого положенія были введены въ дѣйствіе первоначально только въ



портахъ: с.-петербургскомъ, кронштадтскомъ, николаевскомъ (Чернаго моря), астраханскомъ и севастопольскомъ; затѣмъ, въ 1867 году, за упраздненіемъ астраханскаго порта и учрежденіемъ бакинскаго, дѣйствіе ихъ было распространено также на этотъ послѣдній портъ, а позднѣе, въ 1876 году, и на порты сибирской флотиліи.

Сущность этого положенія заключается въ слѣдующемъ:

Сущность положенія 1865 года о порядкѣ увольненія отъ службы офицеровъ за предосудительное поведеніе.

Оберъ-офицеры, находящіеся въ составѣ экипажей, командъ, учебныхъ и административныхъ учреждений или къ нимъ прикомандированные, за предосудительные поступки, изобличающіе отсутствіе правилъ нравственности и благородства, но несоединенные съ нарушеніемъ обязанностей службы, подвергаются суду общаго собранія флагмановъ и капитановъ.

Изъ вѣдѣнія этого суда, такимъ образомъ, изъяты:

1) штабъ-офицеры, увольняемые отъ службы за предосудительные поступки съ особаго Высочайшаго разрѣшенія.

2) гардемарины и кондукторы, подвергаемые за подобныя поступки дисциплинарнымъ взысканіямъ на общемъ основаніи и, въ томъ числѣ, увольненію отъ службы, по распоряженію начальства, административнымъ порядкомъ;

и 3) офицеры морскаго вѣдомства во всѣхъ другихъ мѣстахъ, кромѣ портовъ, на которые распространяется положеніе, а также морскіе офицеры, состоящіе въ резервномъ флотѣ, въ безсрочномъ отпуску

и на службѣ въ постороннихъ вѣдомствахъ. Эти офицеры за предосудительные поступки увольняются также общимъ административнымъ порядкомъ, указаннымъ въ законахъ о дисциплинарныхъ взысканіяхъ.

Производство дознанія о справедливости и несправедливости обвиненія офицера въ предосудительномъ поведеніи, а равно первоначальный разборъ ссоръ между офицерами, возложены положеніемъ на совѣты ежегодно избираемыхъ посредниковъ. Такихъ совѣтовъ въ портѣ составляется по два: одинъ изъ флотскихъ офицеровъ, другой изъ офицеровъ специальныхъ частей. Если, по разборѣ дѣла, совѣтъ посредниковъ единогласно признаетъ обвиненіе доказаннымъ, то, съ разрѣшенія экипажнаго командира или начальника части, предлагаетъ обвиняемому подать просьбу объ отставкѣ, назначая ему для этого трехдневный срокъ. Въ случаѣ отказа на подачу просьбы объ отставкѣ, дѣло вносится на обсужденіе въ общее собраніе флагмановъ и капитановъ.

Въ это же собраніе вносятся на разсмотрѣніе: а) случаи несогласія начальника обвиняемого съ мнѣніемъ совѣта посредниковъ, б) случаи разногласія въ самомъ совѣтѣ посредниковъ; в) случаи, если офицеръ, исключенный во время плаванія изъ каютъ-компаніи, не согласится добровольно исполнить требованіе о подачѣ просьбы о своей отставкѣ, и г) случаи, если по единогласному заключенію совѣта посредниковъ признано будетъ, что обвиняе-



мый офицеръ заслуживаетъ болѣе строгаго взысканія, чѣмъ простое увольненіе отъ службы по прошенію.

Разборъ дѣла на судѣ общаго собранія флагмановъ и капитановъ заключается въ выслушаніи письменнаго донесенія совѣта посредниковъ о поступкѣ обвиняемаго, а затѣмъ, въ словесномъ обсужденіи свойства его поступка и степени вины. Офицеры, уволенные по приговору суда общаго собранія, подвергаются тѣмъ же послѣдствіямъ, какъ и уволенные отъ службы по распоряженію начальства; они могутъ быть вновь приняты на службу не иначе, какъ съ особаго Высочайшаго разрѣшенія.

Съ введеніемъ въ дѣйствіе положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, не остановилась однако дѣятельность морскаго министерства по улучшенію военно-морскихъ законовъ этой части, согласно указаніямъ опыта, или въ видахъ согласованія ихъ съ другими отдѣлами морскаго законодательства, подвергшихся въ это время измѣненіямъ. Такимъ образомъ, въ 1866 году, при послѣдовавшемъ въ маѣ мѣсяцѣ этого года новомъ изданіи положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, и въ 1867 году, въ положеніи были установлены слѣдующія измѣненія и дополненія:

Дальнѣйшія измѣненія военно-морскихъ законовъ о дисциплинарныхъ взысканіяхъ.

1) Измѣнено правило о послѣдствіяхъ увольненія офицеровъ и чиновниковъ отъ службы по распоряженію начальства, въ томъ смыслѣ, что лицамъ этимъ предоставлено во всякомъ случаѣ право на пенсію; на-гражденіе же ихъ чиномъ и правомъ ношенія въ от-

ставкѣ мундира допущено не иначе, какъ по особымъ уваженіямъ.

2) Определены: а) послѣдствія оставленія на службѣ нижнихъ чиновъ, подвергшихся по суду подозрѣнію въ совершеніи какого либо преступленія, и б) право на отставку состоящихъ въ разрядѣ штрафованныхъ нижнихъ чиновъ, коимъ понесенное наказаніе не внесено въ штрафную графу послужнаго списка.

3) Установлено наказаніе нижнимъ чинамъ за входъ въ питейные дома.

4) Расширена дисциплинарная власть командировъ судовъ, предоставленіемъ имъ находящихся въ кампаніи на судахъ нижнихъ чиновъ, имѣющихъ нашивки за безпорочную службу, предавать дисциплинарному суду на томъ же основаніи, на какомъ предаются этому суду нижніе чины, неимѣющіе нашивокъ, для перевода въ разрядъ штрафованныхъ.

и 5) Предоставлено командиру учебного фрегата право, сверхъ существующихъ дисциплинарныхъ взысканій, назначать провинившихся гардемаринѣвъ и кондукторовъ не въ очередь на вахту, сажать ихъ на салингъ и лишать ихъ заграничнаго содержанія, съ донесеніемъ объ этой послѣдней мѣрѣ каждый разъ управляющему морскимъ министерствомъ.

Между тѣмъ, съ введеніемъ въ дѣйствіе въ 1867 году военнаго и военно-морскаго судебныхъ уставовъ и съ учрежденіемъ, на основаніи ихъ, полковыхъ и экипажныхъ судовъ, оказалась необходимость въ новомъ пересмотрѣ военно-сухопутнаго и морскаго положеній



о дисциплинарныхъ взысканіяхъ, такъ какъ къ вѣдомству означенныхъ судовъ должны были перейти нѣкоторыя дѣла, опредѣленные въ этихъ положеніяхъ, именно: дѣла о переводѣ нижнихъ чиновъ въ разрядъ штрафованныхъ и о присужденіи ихъ къ одиночному заключенію выше мѣры, предоставленной дисциплинарной власти полковыхъ и экипажныхъ командировъ.

Вслѣдствіе этого, для пересмотра дисциплинарныхъ положеній по военному вѣдомству, а также для измѣненія, согласно указаніямъ опыта и по замѣчаніямъ воинскихъ начальниковъ, тѣхъ статей его, которыя въ примѣненіи на практикѣ обнаружили какія либо неудобства, въ 1868 году, по Высочайшему повелѣнію, учреждена была при военномъ министерствѣ коммисія изъ лицъ военного и морскаго вѣдомствъ, которая и составила проектъ новаго изданія дисциплинарнаго устава для военно-сухопутнаго вѣдомства. По утвержденіи этого устава въ законодательномъ порядкѣ, онъ былъ разсмотрѣнъ въ морскомъ министерствѣ особою коммисією, для примѣненія его къ условіямъ морской службы, и по обсужденіи въ главномъ военно-морскомъ судѣ, военно-морской дисциплинарный уставъ Высочайше утвержденъ 22 марта 1871 года.

Существенныя измѣненія, сдѣланныя въ законахъ о дисциплинарныхъ взысканіяхъ при изданіи военно-морскаго дисциплинарнаго устава 1871 года, состоятъ въ слѣдующемъ:

а) Дисциплинарная власть начальствующихъ лицъ

изъ нижнихъ чиновъ,—боцмановъ, боцманматовъ и квартирмейстеровъ,—ограничена на кораблѣ замѣчаніями и выговорами и назначеніемъ не въ очередь на службу и на работы до 2 разъ, въ надлежащей постепенности, сообразно служебному положенію означенныхъ начальствующихъ лицъ.

б) Право лишенія унтеръ-офицерскаго званія на берегу предоставлено лишь главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ, съ оставленіемъ этого права на кораблѣ во время плаванія за командирами судовъ 1 и 2 ранговъ.

в) Установлены для нижнихъ чиновъ, какъ на берегу, такъ и на кораблѣ, 3 степени ареста: простой, строгій и усиленный, съ поясненіемъ, что изъ наказанныхъ усиленнымъ арестомъ состоящіе въ разрядѣ штрафованныхъ могутъ быть подвергаемы при этомъ и закованію въ кандалы.

г) Установлено, что адмиралы, генералы, экипажные командиры, начальники, пользующіеся съ ними равною властью, и командиры судовъ, за исключеніемъ чрезвычайныхъ случаевъ, могутъ быть подвергаемы аресту въ дисциплинарномъ порядкѣ не иначе, какъ по Высочайшему повелѣнію. Вмѣстѣ съ тѣмъ, согласно послѣдовавшему въ мартѣ 1869 года особому Высочайшему повелѣнію, приведенное правило дополнено примѣчаніемъ, что аресту не подвергаются командиры судовъ, пока они не удалены отъ этой должности, а также флагманы, командующіе кораблемъ, отрядомъ судовъ или эскадрою.



д) Исключены взысканія во время плаванія, которыя были установлены по прежде дѣйствовавшему дисциплинарному положенію для воспитанниковъ морскихъ учебныхъ заведеній, и опредѣленіе этихъ взысканій предоставлено начальству учебныхъ заведеній.

е) Установлено правило о томъ, что дисциплинарный уставъ распространяется также на лицъ, служащихъ во флотъ по найму, а на корабль, сверхъ того, и на вольнонаемную офицерскую прислугу, причемъ пояснено, что при наложеніи взысканій на вольнонаемныхъ должны быть принимаемы въ соображеніе права ихъ состоянія, а также служебное и общественное положеніе.

Военно-морской дисциплинарный уставъ 1871 года имѣлъ съ этого времени два изданія. Первое изъ нихъ, объявленное къ руководству по морскому вѣдомству 16 апрѣля 1876 года, было вызвано введеніемъ въ дѣйствіе новаго положенія о воинской повинности и послѣдовавшаго затѣмъ пересмотра военно-морскаго устава о наказаніяхъ; второе, 26 января 1880 года, тѣми измѣненіями и дополненіями въ законахъ военно-сухопутнаго дисциплинарнаго устава, которыя были сдѣланы по инициативѣ главнаго комитета по устройству и образованію войскъ. Существенныя изъ этихъ измѣненій заключаются въ слѣдующемъ:

а) Опредѣлены дисциплинарныя взысканія для нижнихъ чиновъ, поступившихъ на службу по жеребью, но пользующихся по правамъ образованія сокращенными сроками службы.

б) Распространено изъятіе отъ употребленія на хозяйственныя работы на унтеръ-офицеровъ, несущихъ въ видѣ наказанія, временно службу за рядоваго или матроса.

в) Отмѣнены взысканія, касающіяся награжденія нашивками, за уничтоженіемъ послѣднихъ.

г) Распространенъ установленный, для состоящихъ въ разрядѣ штрафованныхъ, срокъ для прощенія штрафовъ и на всѣхъ вообще нижнихъ чиновъ, понесшихъ какія либо оштрафованія со внесеніемъ послѣднихъ въ послужной списокъ.

д) Установлено, что властью младшихъ офицеровъ роты пользуются гардемарины и кондукторы, при исполненіи ими офицерскихъ обязанностей.

е) Отмѣнены правила о замѣнѣ ареста во время похода для офицеровъ—назначеніемъ идти за фронтомъ, а для унтеръ-офицеровъ—назначеніемъ стоять подъ ружьемъ.

ж) Установлено заводить въ журналѣ взысканій для оберъ-офицеровъ, при производствѣ ихъ въ штабъ-офицерскій чинъ, новый листъ съ исключеніемъ всѣхъ прежнихъ взысканій.

и з) Отмѣнено правило о заявленіи претензій только на инспекторскомъ смотрѣ и предоставлено приносить ихъ непосредственному начальнику или при дѣлаемыхъ имъ общихъ опросахъ, или отдѣльно.



У. МѢСТА ЗАКЛЮЧЕНІЯ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА.

Въ ближайшемъ соотношеніи съ реформою военно-морскаго судопроизводства и съ изданіемъ новыхъ морскихъ законовъ о наказаніяхъ находится вопросъ объ устройствѣ мѣстъ заключенія.

Мѣры, предпринятыя и осуществленныя въ морскомъ вѣдомствѣ по этому предмету въ теченіи нынѣшняго царствованія, могутъ быть разсмотрѣны съ трехъ сторонъ: а) со стороны устройства военно-исправительныхъ тюремъ, предназначенныхъ для заключенія преступниковъ по суду, въ наказаніе; б) со стороны устройства помѣщеній для заключенія нижнихъ чиновъ на основаніи постановленій о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, и в) со стороны устройства мѣстъ содержанія подсѣдственныхъ и подсудимыхъ арестантовъ.

Вопросъ о тюремномъ заключеніи, какъ самостоятельномъ наказаніи, и объ устройствѣ тюремъ, сообразно свойству преступныхъ дѣяній и степени виновности подвергаемыхъ этому заключенію, былъ возбужденъ въ морскомъ министерствѣ еще въ 1861 году. Въ концѣ этого года, по порученію управляющаго морскимъ министерствомъ генераль-адъютанта Краббе, статскимъ совѣтникомъ Яневичемъ-Яневскимъ была составлена подробная записка о способахъ устройства тюремъ и содержанія заключенныхъ. Для дальнѣйшей разработки этого вопроса, составитель записки былъ

Помѣщенія для заключенія нижнихъ чиновъ въ наказаніе по суду.

командированъ за границу, съ цѣлю ближайшаго ознакомленія съ законодательствами различныхъ европейскихъ государствъ и изученія на мѣстѣ различныхъ системъ тюремнаго заключенія.

Возложенное на статскаго совѣтника Яневича-Яневскаго порученіе было окончено имъ къ началу 1863 года, т. е. именно къ тому времени, когда вопросъ о тюремномъ заключеніи, какъ наказаніи за преступленія и проступки, получилъ особенное значеніе, особенную практическую важность, вслѣдствіе изданія закона 17-го апрѣля 1863 года объ отмѣнѣ тѣлесныхъ наказаній.

При изданіи этого закона было постановлено, что, онъ оставляетъ тѣлесное наказаніе по суду, въ видѣ временной мѣры, впредь до возможности замѣнить этотъ видъ наказанія тюремнымъ заключеніемъ. Вслѣдствіе этого морскимъ министерствомъ, тотчасъ по изданіи закона 17 апрѣля 1863 года, были употреблены всѣ средства къ скорѣйшему, возможно полному осуществленію этой благодѣтельной реформы, къ устройству такихъ исправительныхъ заведеній для нижнихъ чиновъ, которыя могли бы замѣнить тѣлесныя наказанія, ведя къ достиженію двойной цѣли: чувствительному наказанію виновныхъ и исправленію ихъ. Для помѣщенія тюрьмы морскаго вѣдомства, въ томъ же 1863 году было приступлено къ приспособленію круглаго башеннаго зданія на островѣ «Новая Голландія» въ Петербургѣ; а для разсмотрѣнія самаго проекта положенія о военно-морской исправительной тюрьмѣ, со-



ставленного статскимъ совѣтникомъ Яневичемъ-Яневскимъ, былъ образованъ въ сентябрѣ того же года особый комитетъ.

Исправленный и дополненный комитетомъ проектъ вносился на обсужденіе морскаго генераль-аудиторіата, а проектъ штата тюремнаго управленія и всѣ предметы, относящіеся до хозяйственной части, разсматривались въ соединеномъ собраніи членовъ адмиралтействъ-совѣта и морскаго генераль-аудиторіата. Затѣмъ окончательный проектъ положенія о военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства и о срокахъ заключенія въ ней былъ обсужденъ лѣтомъ 1864 года въ особой, Высочайше учрежденной для этой цѣли, комисіи, подъ предсѣдательствомъ главноуправляющаго вторымъ отдѣленіемъ Собственной Его Императорскаго Величества канцеляріи графа Панина, съ участіемъ управляющаго морскимъ министерствомъ и министровъ: военнаго, внутреннихъ дѣлъ, финансовъ и юстиціи. Проектъ этотъ былъ Высочайше утвержденъ, по всеподданнѣйшему докладу морскаго генераль-аудиторіата, 2-го ноября 1864 года, и съ 1 января слѣдующаго года тюрьма открыла свои дѣйствія.

Открытая въ 1865 году въ Петербургѣ, морская исправительная тюрьма была первою въ Россіи тюремною, построенною на началахъ правильной пенитенціарной системы, принятой въ лучшихъ тюрьмахъ европейскихъ государствъ, именно, смѣшанной системы общаго и одиночнаго заключенія. Тюрьма предназначена для содержанія морскихъ нижнихъ чиновъ бал-

Военно-исправительная тюрьма морскаго вѣдомства въ С.-Петербургѣ.

тійскаго флота, осужденныхъ къ тюремному заключенію; нижніе чины, въ продолженіе пребыванія въ тюрьмѣ, не перестаютъ числиться на службѣ и, по освобожденіи, возвращаются въ команды морскаго вѣдомства.

Система содержанія въ тюрьмѣ, направленная къ исправленію заключенныхъ и къ поддержанію въ нихъ духа воинской дисциплины и подчиненности, построена по положенію 1864 года, дополненному затѣмъ въ 1871 году, на слѣдующихъ основныхъ началахъ:

1) Разобщеніе заключенныхъ на ночное время.

2) Занятіе заключенныхъ казенными производительными работами, преимущественно внутри тюрьмы, а равно занятіе ихъ военными упражненіями въ той мѣрѣ, чтобы заключенные не отстали отъ нихъ вовсе. Съ этою цѣлю въ тюрьмѣ устроены рабочія комнаты для занятія заключенныхъ мастерствами; кромѣ того, для упражненій имѣется потребное число артиллерійскихъ орудій и на дворѣ устроена мачта съ полнымъ вооруженіемъ.

3) Сохраненіе молчанія во время дня. Но въ виду того, что такое молчаніе въ теченіи продолжительнаго времени вредно, въ отношеніи нравственномъ и физическомъ, и, какъ условіе противоестественное и тяжелое, не можетъ быть поддерживаемо во всей строгости, заключенные раздѣляются на два отдѣленія. Въ первомъ отдѣленіи строго сохраняется молчаніе, а во второмъ допущенъ разговоръ съ нѣкоторыми ограни-



ченіями; причемъ предоставлено начальнику тюрьмы право, по его усмотрѣнію, увеличивать и уменьшать время пребыванія въ первомъ отдѣленіи въ предѣлахъ двухъ мѣсяцевъ, а равно за проступки, совершенные во второмъ отдѣленіи, возвращать въ первое. Въ связи съ облегченіемъ системы молчанія, введено пѣніе установленныхъ молитвъ заключенными, примѣняясь къ существующему во флотѣ порядку.

4) Назначеніе заключеннымъ нѣкоторой части выработанныхъ ими денегъ, для побужденія ихъ къ прилежанію и исправленію. Причитающуюся заключенному долю заработной платы установлено пересылать вмѣстѣ съ нимъ, при выбытіи его изъ тюрьмы, къ командиру экипажа съ тѣмъ, чтобы послѣдній выдавалъ ее не иначе, какъ при увольненіи содержавшагося въ тюрьмѣ въ безсрочный отпускъ или отставку, и притомъ въ томъ лишь случаѣ, если онъ послѣ заключенія и до увольненія не подвергался општрафованіямъ по суду.

5) Строгое сохраненіе дисциплины въ тюрьмѣ и неотступное исполненіе устанавливаемыхъ положеніемъ тюремныхъ правилъ.

6) Допущеніе облегчительныхъ мѣръ и поощреній за хорошее поведеніе заключенныхъ.

7) Религіозное назиданіе заключаемыхъ и обученіе ихъ грамотѣ въ свободное отъ работъ время; и

8) Содержаніе въ совершенно одиночномъ заключеніи, по распоряженію тюремнаго начальства, тѣхъ изъ осужденныхъ въ тюрьму, которые окажутся ви-

новыми въ нарушеніи тюремныхъ правилъ и дисциплины.

Въ настоящее время готовится къ осуществленію устройство подобной же исправительной тюрьмы въ Николаевѣ для нижнихъ чиновъ черноморскаго флота.

Помѣщенія для заключенія нижнихъ чиновъ въ дисциплинарномъ порядкѣ.

Выше упомянуто объ устройствѣ въ 1862 году особыхъ карцеровъ при казарменныхъ помѣщеніяхъ въ портахъ и на судахъ, для одиночнаго заключенія нижнихъ чиновъ въ дисциплинарномъ порядкѣ, и объ изданіи временныхъ, впредь до введенія въ дѣйствіе положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ, правилъ объ употребленіи этого рода наказанія. Карцеры эти, устроенные въ достаточномъ количествѣ при всѣхъ морскихъ командахъ и на судахъ, предназначены были собственно для низшаго рода заключенія, т. е. простаго ареста.

Что же касается помѣщеній для исполненія высшихъ родовъ дисциплинарнаго одиночнаго заключенія, то вопросъ объ устройствѣ ихъ былъ переданъ на обсужденіе комисіи, учрежденной въ морскомъ министерствѣ въ февралѣ 1865 года, для окончательнаго разрѣшенія вопроса объ устройствѣ въ морскомъ вѣдомствѣ мѣстъ заключенія вообще. Комисія признала необходимымъ устроить такія помѣщенія въ Астрахани, Баку, Астрабадѣ, Николаевѣ (въ зданіи стараго острога), Севастополѣ, Кронштадтѣ (въ сѣверо-восточной башнѣ), а также въ портахъ свеаборгскомъ, ревельскомъ и николаевскомъ на Амурѣ. Относительно же



портовъ с.-петербургскаго и архангельскаго, комиссія предполагала подвергаемыхъ дисциплинарному заключенію нижнихъ чиновъ помѣщать въ первомъ изъ этихъ портовъ въ имѣющихся въ зданіи военно-исправительной тюрьмы морскаго вѣдомства келіяхъ съ каменными стѣнами, а въ архангельскомъ портѣ—въ устроенныхъ, въ 1862 году, при казармахъ помѣщеніяхъ для простаго ареста, съ надлежащимъ приспособленіемъ ихъ для этихъ случаевъ.

Предположенія комисіи приведены въ исполненіе съ нѣкоторыми лишь отступленіями, вызванными, относительно Ревеля и Свеаборга, соображеніями соблюденія возможной экономіи въ расходахъ по постройкѣ мѣстъ заключенія, а относительно Астрахани состоявшимся въ 1867 году преобразованиемъ управленія каспійскою флотиліею.

Вопросъ объ устройствѣ помѣщеній для подсудимыхъ и подслѣдственныхъ арестантовъ входилъ также въ число предметовъ, переданныхъ на обсужденіе упомянутой выше комисіи объ устройствѣ въ морскомъ вѣдомствѣ мѣстъ заключенія. По этому вопросу комисія пришла къ заключенію о необходимости устройства для означенныхъ лицъ особыхъ помѣщеній, какъ въ виду тѣсноты и неудовлетворительности существовавшихъ въ то время арестантскихъ помѣщеній на гауптвахтахъ и въ ордонасъ-гаузахъ, такъ и въ виду предстоявшаго тогда преобразованія военно-уголовнаго судопроизводства.

Согласно этому заключенію комисіи, вскорѣ послѣ

Помѣщенія для  
содержанія под-  
судимыхъ и под-  
слѣдственныхъ  
арестантовъ.

военно-морской судебной реформы 1867 года, въ морскомъ вѣдомствѣ были устроены отдѣльныя помѣщенія для лицъ, подвергаемыхъ содержанію подъ стражею во время производства надъ ними слѣдствія и суда, именно: въ С.-Петербургѣ и Николаевѣ—въ зданіяхъ, занимаемыхъ военно-морскими судами, а въ Кронштадтѣ—въ зданіи сѣверо-восточной башни. Въ началѣ 1872 года управляющимъ морскимъ министерствомъ были утверждены правила о порядкѣ содержанія нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, состоящихъ подъ слѣдствіемъ и судомъ. При составленіи этихъ правилъ принято главнымъ образомъ во вниманіе, что цѣль содержанія подъ арестомъ подсѣдственныхъ и подсудимыхъ заключается единственно въ пресѣченіи имъ способовъ уклоняться отъ слѣдствія и суда, до рѣшенія о нихъ дѣла, и что обвиняемые не суть еще осужденные и могутъ быть признаны невиновными. Поэтому порядокъ содержанія ихъ, установленный правилами, не носитъ на себѣ характера наказанія и существенно различествуетъ отъ того, какой установленъ въ военно-морской исправительной тюрьмѣ въ С.-Петербургѣ и въ другихъ мѣстахъ, предназначенныхъ для людей, приговоренныхъ къ заключенію въ наказаніе по суду.

г. числовыя данныя объ офицерахъ и нижнихъ чинахъ, сужденныхъ въ морскихъ судебныхъ учрежденіяхъ.

Числовыя данныя за послѣдніе десять лѣтъ по

При сопоставленіи числовыхъ данныхъ объ офицерахъ и нижнихъ чинахъ, сужденныхъ въ морскихъ



судебныхъ учрежденіяхъ, представляется необходи-  
мымъ ограничиться, съ одной стороны, цифрами за  
послѣднія десять лѣтъ, т. е. съ 1870 по 1879 годъ,  
а съ другой,—портами Балтійскаго, Бѣлаго, Чернаго  
и Каспійскаго морей. Приведеніе числовыхъ данныхъ  
за все минувшее двадцатипятилѣтіе и за весь личный  
составъ флота дало бы совершенно неправильные вы-  
воды. Въ 1863 и 1867 годахъ совершились въ морскомъ  
вѣдомствѣ коренныя преобразованія въ законахъ о на-  
казаніяхъ и судопроизводствѣ, и тѣ самыя проступки, кото-  
рые прежде наказывались дисциплинарнымъ порядкомъ,  
по произволу начальника, и, слѣдовательно, не регистриро-  
вались, съ этого времени переданы разбирательству суда.  
Само собою разумѣется, что вслѣдствіе этого число  
судебныхъ дѣлъ должно было значительно увеличиться  
въ морскомъ вѣдомствѣ, но это нисколько не означаетъ,  
чтобы увеличилось число преступленій и проступковъ.  
Эти новые порядки не распространены на Сибирь;  
такимъ образомъ дѣлается невозможнымъ и присоеди-  
неніе цифръ сибирской флотиліи къ цифрамъ другихъ  
портовъ.

Число подсудимыхъ, преступленія и проступки, ими  
совершенные, и наказанія, къ которымъ они присуж-  
дены въ десятилѣтіе съ 1870 по 1879 годъ включи-  
тельно, въ командахъ балтійскаго и черноморскаго  
флотовъ и бѣломорской и каспійской флотилій, пред-  
ставляется въ слѣдующемъ видѣ:

портамъ Европей-  
ской Россіи.



|                                                                                                     | 1870 г.                                        |                 |                      | 1871 г.                                        |                 |                      | 1872 г.                                        |                 |                      | 1873 г.                                        |                 |                      | 1874 г.                                        |                 |                      | 1875 г.                                        |                 |                      | 1876 г.                                        |                 |                      | 1877 г.                                        |                 |                      | 1878 г.                                        |                 |                      | 1879 г.                                        |                 |                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------|----------------------|------------------------------------------------|-----------------|----------------------|------------------------------------------------|-----------------|----------------------|------------------------------------------------|-----------------|----------------------|------------------------------------------------|-----------------|----------------------|------------------------------------------------|-----------------|----------------------|------------------------------------------------|-----------------|----------------------|------------------------------------------------|-----------------|----------------------|------------------------------------------------|-----------------|----------------------|------------------------------------------------|-----------------|----------------------|
|                                                                                                     | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ. | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ. | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ. | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ. | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ. | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ. | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ. | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ. | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ. | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ. | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. |
| <b>Подсудимые.</b>                                                                                  |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |
| 1) Приговорено къ наказанію . . . . .                                                               | 12                                             | 981             | 993                  | 26                                             | 875             | 901                  | 15                                             | 890             | 906                  | 13                                             | 717             | 730                  | 15                                             | 640             | 655                  | 9                                              | 662             | 671                  | 10                                             | 727             | 737                  | 28                                             | 749             | 777                  | 10                                             | 867             | 877                  | 10                                             | 814             | 824                  |
| 2) Оправдано . . . . .                                                                              | 5                                              | 30              | 35                   | 4                                              | 63              | 67                   | 5                                              | 59              | 64                   | 9                                              | 89              | 98                   | 3                                              | 70              | 73                   | 5                                              | 48              | 53                   | 11                                             | 74              | 85                   | 3                                              | 62              | 65                   | 2                                              | 46              | 48                   | 2                                              | 65              | 67                   |
| 3) Освобождено отъ суда или наказанія . . . . .                                                     | 5                                              | 10              | 15                   | 1                                              | —               | 1                    | 1                                              | 1               | 2                    | 1                                              | 2               | 3                    | —                                              | 1               | 1                    | 3                                              | 4               | 7                    | 2                                              | 1               | 3                    | —                                              | 1               | 1                    | —                                              | 3               | 3                    | 1                                              | 2               | 3                    |
| 4) Судилось вообще . . . . .                                                                        | 22                                             | 1021            | 1043                 | 31                                             | 938             | 969                  | 21                                             | 950             | 971                  | 23                                             | 808             | 831                  | 18                                             | 711             | 729                  | 17                                             | 714             | 731                  | 23                                             | 802             | 825                  | 31                                             | 812             | 843                  | 12                                             | 916             | 928                  | 13                                             | 830             | 893                  |
| 5) Отношеніе числа осужденныхъ къ общему числу морскихъ командъ . . . . .                           | —                                              | —               | 1:26                 | —                                              | —               | 1:28                 | —                                              | —               | 1:29                 | —                                              | —               | 1:34                 | —                                              | —               | 1:38                 | —                                              | —               | 1:38                 | —                                              | —               | 1:35                 | —                                              | —               | 1:38                 | —                                              | —               | 1:34                 | —                                              | —               | 1:36                 |
| <b>Категоріи преступленій и проступковъ.</b>                                                        |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |
| <b>а) Преступленія и проступки противъ военно-морской службы и дисциплины.</b>                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |                                                |                 |                      |
| 1) Нарушеніе воинскаго чинопочитанія и подчиненности . . . . .                                      | 3                                              | 96              | 99                   | —                                              | —               | 128                  | —                                              | —               | 134                  | —                                              | —               | 130                  | —                                              | —               | 124                  | —                                              | —               | 97                   | —                                              | —               | 125                  | —                                              | —               | 102                  | —                                              | —               | 92                   | 1                                              | 105             | 106                  |
| 2) Оскорбленія и насильственные дѣйствія противъ караула и должностныхъ лицъ . . . . .              | —                                              | 12              | 12                   | —                                              | —               | 12                   | —                                              | —               | 6                    | —                                              | —               | 9                    | —                                              | —               | 2                    | —                                              | —               | 2                    | —                                              | —               | 4                    | —                                              | —               | 9                    | —                                              | —               | 13                   | —                                              | 23              | 23                   |
| 3) Побѣгъ, самовольная отлучка, неявка на службу и уклоненіе отъ службы . . . . .                   | —                                              | 119             | 119                  | —                                              | —               | 122                  | —                                              | —               | 80                   | —                                              | —               | 98                   | —                                              | —               | 88                   | —                                              | —               | 105                  | —                                              | —               | 119                  | —                                              | —               | 103                  | —                                              | —               | 151                  | 1                                              | 142             | 143                  |
| 4) Превышеніе власти и противозаконное бездѣйствіе . . . . .                                        | 1                                              | 1               | 2                    | —                                              | —               | 4                    | —                                              | —               | 3                    | —                                              | —               | 2                    | —                                              | —               | 4                    | —                                              | —               | 1                    | —                                              | —               | 1                    | —                                              | —               | 1                    | —                                              | —               | —                    | —                                              | 1               | 1                    |
| 5) Нарушеніе обязанностей службы въ караулѣ, на вахтѣ, во время дежурства и вообще . . . . .        | —                                              | 15              | 15                   | —                                              | —               | 22                   | —                                              | —               | 27                   | —                                              | —               | 26                   | —                                              | —               | 34                   | —                                              | —               | 17                   | —                                              | —               | 18                   | —                                              | —               | 18                   | —                                              | —               | 13                   | —                                              | 17              | 17                   |
| 6) Утрата, порча и противозаконное отчужденіе нижними чинами казеннаго оружія и имущества . . . . . | —                                              | 514             | 514                  | —                                              | —               | 371                  | —                                              | —               | 319                  | —                                              | —               | 207                  | —                                              | —               | 166                  | —                                              | —               | 197                  | —                                              | —               | 229                  | —                                              | —               | 270                  | —                                              | —               | 276                  | —                                              | 202             | 202                  |



|                                                                                                 | 1870 г.                                       |                |                     | 1871 г.                                       |                |                     | 1872 г.                                       |                |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------|---------------------|-----------------------------------------------|----------------|---------------------|-----------------------------------------------|----------------|---------------------|
|                                                                                                 | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ | Всѣхъ вообще чиновъ | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ | Всѣхъ вообще чиновъ | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ | Всѣхъ вообще чиновъ |
| 7) Преступныя дѣйствія по управленію внутреннимъ по службѣ имуществомъ и храненію его . . . . . | 3                                             | 2              | 5                   | —                                             | —              | 11                  | —                                             | —              | 11                  |
| 8) Нарушеніе воинскаго благочинія . . . . .                                                     | —                                             | 58             | 58                  | —                                             | —              | 74                  | —                                             | —              | 90                  |
| 9) Преступныя дѣйствія противъ правилъ военно-корабельной службы . . . . .                      | 1                                             | —              | 1                   | —                                             | —              | 3                   | —                                             | —              | —                   |
| 10) Прочія воинскія преступленія и проступки . . . . .                                          | 1                                             | 6              | 7                   | —                                             | —              | 11                  | —                                             | —              | 12                  |
| Итого . . . . .                                                                                 | 9                                             | 823            | 832                 | —                                             | —              | 758                 | —                                             | —              | 681                 |
| 6) Общія преступленія и проступки независимо отъ службы и дисциплины.                           |                                               |                |                     |                                               |                |                     |                                               |                |                     |
| 1) Преступленія и проступки противъ порядка управленія . . . . .                                | —                                             | 7              | 7                   | —                                             | —              | 6                   | —                                             | —              | —                   |
| 2) Убийство . . . . .                                                                           | —                                             | 2              | 2                   | —                                             | —              | 1                   | —                                             | —              | —                   |
| 3) Нанесеніе ранъ, тѣлесныхъ поврежденій и т. п. . . . .                                        | —                                             | 7              | 7                   | —                                             | —              | 2                   | —                                             | —              | —                   |
| 4) Грабежъ и разбой . . . . .                                                                   | —                                             | 7              | 7                   | —                                             | —              | 2                   | —                                             | —              | —                   |
| 5) Кража и мошенничество . . . . .                                                              | —                                             | 114            | 114                 | —                                             | —              | 107                 | —                                             | —              | 168                 |
| 6) Подлоги . . . . .                                                                            | —                                             | 1              | 1                   | —                                             | —              | 4                   | —                                             | —              | —                   |
| 7) Прочія общія преступленія и проступки . . . . .                                              | 3                                             | 20             | 23                  | —                                             | —              | 21                  | —                                             | —              | 37                  |
| Итого . . . . .                                                                                 | 3                                             | 158            | 161                 | —                                             | —              | 143                 | —                                             | —              | 234                 |
| Всего вообще преступленій и проступковъ . . . . .                                               | 12                                            | 981            | 993                 | 26                                            | 875            | 901                 | 15                                            | 890            | 905                 |

|                                                                                                 | 1873 г.                                       |                |                     | 1874 г.                                       |                |                     | 1875 г.                                       |                |                     | 1876 г.                                       |                |                     | 1877 г.                                       |                |                     | 1878 г.                                       |                |                     | 1879 г.                                       |                |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------|---------------------|-----------------------------------------------|----------------|---------------------|-----------------------------------------------|----------------|---------------------|-----------------------------------------------|----------------|---------------------|-----------------------------------------------|----------------|---------------------|-----------------------------------------------|----------------|---------------------|-----------------------------------------------|----------------|---------------------|
|                                                                                                 | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ | Всѣхъ вообще чиновъ | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ | Всѣхъ вообще чиновъ | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ | Всѣхъ вообще чиновъ | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ | Всѣхъ вообще чиновъ | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ | Всѣхъ вообще чиновъ | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ | Всѣхъ вообще чиновъ | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ | Всѣхъ вообще чиновъ |
| 7) Преступныя дѣйствія по управленію внутреннимъ по службѣ имуществомъ и храненію его . . . . . | —                                             | —              | 7                   | —                                             | —              | —                   | —                                             | —              | 4                   | —                                             | —              | 4                   | —                                             | —              | 7                   | —                                             | —              | 11                  | 2                                             | 11             | 13                  |
| 8) Нарушеніе воинскаго благочинія . . . . .                                                     | —                                             | —              | 64                  | —                                             | —              | 98                  | —                                             | —              | 56                  | —                                             | —              | 82                  | —                                             | —              | 104                 | —                                             | —              | 142                 | 2                                             | 112            | 114                 |
| 9) Преступныя дѣйствія противъ правилъ военно-корабельной службы . . . . .                      | —                                             | —              | —                   | —                                             | —              | 2                   | —                                             | —              | 1                   | —                                             | —              | 1                   | —                                             | —              | 2                   | —                                             | —              | 1                   | 3                                             | 8              | 11                  |
| 10) Прочія воинскія преступленія и проступки . . . . .                                          | —                                             | —              | 4                   | —                                             | —              | 3                   | —                                             | —              | —                   | —                                             | —              | 10                  | —                                             | —              | 6                   | —                                             | —              | —                   | 1                                             | 4              | 5                   |
| Итого . . . . .                                                                                 | —                                             | —              | 547                 | —                                             | —              | 521                 | —                                             | —              | 480                 | —                                             | —              | 593                 | —                                             | —              | 622                 | —                                             | —              | 699                 | 10                                            | 625            | 635                 |
| 6) Общія преступленія и проступки независимо отъ службы и дисциплины.                           |                                               |                |                     |                                               |                |                     |                                               |                |                     |                                               |                |                     |                                               |                |                     |                                               |                |                     |                                               |                |                     |
| 1) Преступленія и проступки противъ порядка управленія . . . . .                                | —                                             | —              | 6                   | —                                             | —              | —                   | —                                             | —              | 2                   | —                                             | —              | 9                   | —                                             | —              | 3                   | —                                             | —              | 9                   | —                                             | 4              | 4                   |
| 2) Убийство . . . . .                                                                           | —                                             | —              | —                   | —                                             | —              | 1                   | —                                             | —              | —                   | —                                             | —              | —                   | —                                             | —              | —                   | —                                             | —              | 1                   | —                                             | —              | —                   |
| 3) Нанесеніе ранъ, тѣлесныхъ поврежденій и т. п. . . . .                                        | —                                             | —              | 6                   | —                                             | —              | 3                   | —                                             | —              | 1                   | —                                             | —              | 2                   | —                                             | —              | —                   | —                                             | —              | 4                   | —                                             | 3              | 3                   |
| 4) Грабежъ и разбой . . . . .                                                                   | —                                             | —              | 11                  | —                                             | —              | 7                   | —                                             | —              | 13                  | —                                             | —              | 4                   | —                                             | —              | 16                  | —                                             | —              | 7                   | —                                             | 6              | 6                   |
| 5) Кража и мошенничество . . . . .                                                              | —                                             | —              | 132                 | —                                             | —              | 106                 | —                                             | —              | 147                 | —                                             | —              | 121                 | —                                             | —              | 107                 | —                                             | —              | 150                 | —                                             | 156            | 156                 |
| 6) Подлоги . . . . .                                                                            | —                                             | —              | 7                   | —                                             | —              | 2                   | —                                             | —              | 7                   | —                                             | —              | 1                   | —                                             | —              | —                   | —                                             | —              | 1                   | —                                             | 3              | 3                   |
| 7) Прочія общія преступленія и проступки . . . . .                                              | —                                             | —              | 19                  | —                                             | —              | 15                  | —                                             | —              | 21                  | —                                             | —              | 7                   | —                                             | —              | 29                  | —                                             | —              | 6                   | —                                             | 17             | 17                  |
| Итого . . . . .                                                                                 | —                                             | —              | 183                 | —                                             | —              | 134                 | —                                             | —              | 191                 | —                                             | —              | 144                 | —                                             | —              | 155                 | —                                             | —              | 178                 | —                                             | 189            | 189                 |
| Всего вообще преступленій и проступковъ . . . . .                                               | 13                                            | 717            | 730                 | 15                                            | 640            | 655                 | 9                                             | 662            | 671                 | 10                                            | 727            | 737                 | 28                                            | 749            | 777                 | 10                                            | 867            | 877                 | 10                                            | 814            | 824                 |



|                                                                                                                                                 | 1870 г.                                       |                 |                     | 1871 г.                                       |                 |                      | 1872 г.                                       |                 |                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------|---------------------|-----------------------------------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------------------------|-----------------|----------------------|
|                                                                                                                                                 | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. |
| Категоріи наказаній.                                                                                                                            |                                               |                 |                     |                                               |                 |                      |                                               |                 |                      |
| 1) Ссылка въ каторжныя работы . . . . .                                                                                                         | —                                             | 6               | 6                   | —                                             | 8               | 8                    | —                                             | —               | 8                    |
| 2) Ссылка въ Сибирь на поселеніе . . . . .                                                                                                      | —                                             | —               | —                   | 1                                             | 2               | 3                    | —                                             | —               | 3                    |
| 3) Ссылка на житье въ Сибирь и въ отдаленныя губерніи . . . . .                                                                                 | 1                                             | —               | 1                   | —                                             | 3               | 3                    | —                                             | —               | 3                    |
| 4) Заключение въ крѣпости . . . . .                                                                                                             | —                                             | —               | —                   | 3                                             | —               | 3                    | —                                             | —               | 3                    |
| 5) Заключение въ смиренномъ домѣ и тюрьмѣ гражданского вѣдомства . . . . .                                                                      | 1                                             | —               | 1                   | —                                             | 1               | 1                    | —                                             | —               | 1                    |
| 6) Отдача въ военно-исправительныя роты и исправительныя арестантскія отдѣленія . . . . .                                                       | —                                             | 166             | 166                 | —                                             | 137             | 137                  | —                                             | —               | 137                  |
| 7) Одиное заключеніе въ военно-морской тюрьмѣ . . . . .                                                                                         | —                                             | 573             | 573                 | —                                             | 472             | 472                  | —                                             | —               | 472                  |
| 8) Содержаніе на гауптвахтѣ; исключеніе изъ службы; разжалованіе въ рядовые; отставленіе отъ службы и прочія исправительныя наказанія . . . . . | 8                                             | 38              | 46                  | 16                                            | 33              | 49                   | —                                             | —               | 69                   |
| 9) Переводъ въ разрядъ штрафованныхъ и дисциплинарныхъ наказаній по суду . . . . .                                                              | 2                                             | 198             | 200                 | 6                                             | 219             | 225                  | —                                             | —               | 201                  |
| Всего наказаній . . . . .                                                                                                                       | 12                                            | 981             | 993                 | 26                                            | 875             | 901                  | 15                                            | 890             | 906                  |

|                                                                                                                                                 | 1873 г.                                       |                 |                      | 1874 г.                                       |                 |                      | 1875 г.                                       |                 |                      | 1876 г.                                       |                 |                      | 1877 г.                                       |                 |                      | 1878 г.                                       |                 |                      | 1879 г.                                       |                 |                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------------------------|-----------------|----------------------|
|                                                                                                                                                 | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. | Офицерскихъ чиновъ и гражданскихъ чиновниковъ | Нижнихъ чиновъ. | Всѣхъ вообще чиновъ. |
| 1) Ссылка въ каторжныя работы . . . . .                                                                                                         | —                                             | —               | 10                   | —                                             | —               | 6                    | —                                             | —               | 1                    | —                                             | —               | 4                    | —                                             | —               | 2                    | 1                                             | 8               | 9                    | —                                             | 7               | 7                    |
| 2) Ссылка въ Сибирь на поселеніе . . . . .                                                                                                      | —                                             | —               | 2                    | —                                             | —               | 3                    | —                                             | —               | 10                   | —                                             | —               | 4                    | —                                             | —               | 4                    | —                                             | 4               | 4                    | —                                             | 3               | 3                    |
| 3) Ссылка на житье въ Сибирь и въ отдаленныя губерніи . . . . .                                                                                 | —                                             | —               | 3                    | —                                             | —               | 3                    | —                                             | —               | 2                    | —                                             | —               | 2                    | —                                             | —               | 2                    | —                                             | 1               | 1                    | —                                             | 3               | 3                    |
| 4) Заключение въ крѣпости . . . . .                                                                                                             | —                                             | —               | —                    | —                                             | —               | —                    | —                                             | —               | —                    | —                                             | —               | 1                    | —                                             | —               | —                    | —                                             | —               | —                    | 1                                             | —               | 1                    |
| 5) Заключение въ смиренномъ домѣ и тюрьмѣ гражданского вѣдомства . . . . .                                                                      | —                                             | —               | 6                    | —                                             | —               | 2                    | —                                             | —               | 6                    | —                                             | —               | 3                    | —                                             | —               | 3                    | 1                                             | —               | 1                    | 2                                             | —               | 2                    |
| 6) Отдача въ военно-исправительныя роты и исправительныя арестантскія отдѣленія . . . . .                                                       | —                                             | —               | 125                  | —                                             | —               | 131                  | —                                             | —               | 108                  | —                                             | —               | 128                  | —                                             | —               | 124                  | —                                             | 149             | 149                  | —                                             | 149             | 149                  |
| 7) Одиное заключеніе въ военно-морской тюрьмѣ . . . . .                                                                                         | —                                             | —               | 353                  | —                                             | —               | 326                  | —                                             | —               | 403                  | —                                             | —               | 424                  | —                                             | —               | 401                  | —                                             | 531             | 531                  | —                                             | 385             | 385                  |
| 8) Содержаніе на гауптвахтѣ; исключеніе изъ службы; разжалованіе въ рядовые; отставленіе отъ службы и прочія исправительныя наказанія . . . . . | —                                             | —               | 45                   | —                                             | —               | 39                   | —                                             | —               | 41                   | —                                             | —               | 17                   | —                                             | —               | 42                   | 8                                             | 4               | 12                   | 6                                             | 12              | 18                   |
| 9) Переводъ въ разрядъ штрафованныхъ и дисциплинарныхъ наказаній по суду . . . . .                                                              | —                                             | —               | 186                  | —                                             | —               | 145                  | —                                             | —               | 100                  | —                                             | —               | 154                  | —                                             | —               | 199                  | —                                             | 170             | 170                  | 1                                             | 255             | 256                  |
| Всего наказаній . . . . .                                                                                                                       | 13                                            | 717             | 730                  | 15                                            | 640             | 655                  | 9                                             | 662             | 671                  | 10                                            | 727             | 737                  | 28                                            | 749             | 777                  | 10                                            | 867             | 877                  | 10                                            | 814             | 824                  |



Изъ разсмотрѣнія заключающихся въ таблицѣ числовыхъ данныхъ представляются слѣдующіе выводы:

Сравнивая процентныя отношенія числа осужденныхъ къ общему числу чиновъ морскаго вѣдомства, нельзя не усмотрѣть значительнаго пониженія преступности въ командахъ флота въ послѣднее время. Такъ, въ 1870 году приходился одинъ осужденный на 26 человѣкъ; въ послѣдующіе же годы отношеніе это благоприятнѣе, именно:

|            |            |              |       |           |
|------------|------------|--------------|-------|-----------|
| въ 1871 г. | приходился | 1 осужденный | на 28 | человѣкъ. |
| — 1872 —   | —          | 1            | —     | — 29 —    |
| — 1873 —   | —          | 1            | —     | — 34 —    |
| — 1874 —   | —          | 1            | —     | — 38 —    |
| — 1875 —   | —          | 1            | —     | — 38 —    |
| — 1876 —   | —          | 1            | —     | — 35 —    |
| — 1877 —   | —          | 1            | —     | — 38 —    |
| — 1878 —   | —          | 1            | —     | — 34 —    |
| — 1879 —   | —          | 1            | —     | — 36 —    |

Въ преступныхъ дѣяніяхъ осужденныхъ лицъ за разсматриваемое десятилѣтіе преобладающими являются преступленія и проступки противъ военно-морской службы и дисциплины. Такихъ преступленій и проступковъ было:

|            |     |        |       |        |               |
|------------|-----|--------|-------|--------|---------------|
| въ 1870 г. | 832 | на 993 | всѣхъ | вообще | преступленій. |
| — 1871 —   | 758 | — 901  | —     | —      | —             |
| — 1872 —   | 681 | — 905  | —     | —      | —             |
| — 1873 —   | 547 | — 730  | —     | —      | —             |
| — 1874 —   | 521 | — 655  | —     | —      | —             |
| — 1875 —   | 480 | — 671  | —     | —      | —             |

въ 1876 л. 593 на 737 всѣхъ вообще преступленій.

|          |     |   |     |   |   |   |
|----------|-----|---|-----|---|---|---|
| — 1877 — | 622 | — | 777 | — | — | — |
| — 1878 — | 699 | — | 877 | — | — | — |
| — 1879 — | 635 | — | 824 | — | — | — |

Изъ преступленій и проступковъ противъ военно-морской службы и дисциплины главное мѣсто, по числу, занимають утрата, порча и противозаконное отчужденіе нижними чинами казеннаго оружія и имущества. Этихъ преступныхъ дѣяній было:

въ 1870 г. 514 на 832 всѣхъ воинск. преступл. и проступ.

|          |     |   |     |   |   |   |
|----------|-----|---|-----|---|---|---|
| — 1871 — | 371 | — | 758 | — | — | — |
| — 1872 — | 319 | — | 681 | — | — | — |
| — 1873 — | 207 | — | 547 | — | — | — |
| — 1874 — | 166 | — | 521 | — | — | — |
| — 1875 — | 197 | — | 480 | — | — | — |
| — 1876 — | 229 | — | 593 | — | — | — |
| — 1877 — | 270 | — | 622 | — | — | — |
| — 1878 — | 276 | — | 699 | — | — | — |
| — 1879 — | 202 | — | 635 | — | — | — |

Такимъ образомъ, число этихъ преступныхъ дѣяній въ началѣ 70 годовъ достигало (въ среднихъ числахъ за 1870, 1871 и 1872 года) 53% всѣхъ воинскихъ преступленій и проступковъ; въ концѣ же 70 годовъ (въ среднихъ числахъ за 1877, 1878 и 1879 года) составляло всего 38%.

Прочія преобладающія преступленія по службѣ идутъ, по числу своему, въ слѣдующей постепенности:

Побѣгъ, самовольная отлучка, неявка на службу и уклоненіе отъ службы, именно:

ч. II.



въ 1870 г. 119 на 832 всѣхъ воинск. преступл. и проступ.

|          |       |       |   |   |   |   |
|----------|-------|-------|---|---|---|---|
| — 1871 — | 122 — | 758 — | — | — | — | — |
| — 1872 — | 80 —  | 681 — | — | — | — | — |
| — 1873 — | 98 —  | 547 — | — | — | — | — |
| — 1874 — | 88 —  | 521 — | — | — | — | — |
| — 1875 — | 105 — | 480 — | — | — | — | — |
| — 1876 — | 119 — | 593 — | — | — | — | — |
| — 1877 — | 103 — | 622 — | — | — | — | — |
| — 1878 — | 151 — | 699 — | — | — | — | — |
| — 1879 — | 143 — | 635 — | — | — | — | — |

Нарушеніе воинскаго чинопочитанія и подчиненности, именно:

въ 1870 г. 99 на 832 всѣхъ воинск. преступл. и проступ.

|          |       |       |   |   |   |   |
|----------|-------|-------|---|---|---|---|
| — 1871 — | 128 — | 758 — | — | — | — | — |
| — 1872 — | 134 — | 681 — | — | — | — | — |
| — 1873 — | 130 — | 547 — | — | — | — | — |
| — 1874 — | 124 — | 521 — | — | — | — | — |
| — 1875 — | 97 —  | 480 — | — | — | — | — |
| — 1876 — | 125 — | 593 — | — | — | — | — |
| — 1877 — | 102 — | 622 — | — | — | — | — |
| — 1878 — | 92 —  | 699 — | — | — | — | — |
| — 1879 — | 106 — | 635 — | — | — | — | — |

Нарушеніе воинскаго благочинія, именно:

въ 1870 г. 58 на 832 всѣхъ воинск. преступл. и проступ.

|          |      |       |   |   |   |   |
|----------|------|-------|---|---|---|---|
| — 1871 — | 74 — | 758 — | — | — | — | — |
| — 1872 — | 91 — | 681 — | — | — | — | — |
| — 1873 — | 64 — | 547 — | — | — | — | — |
| — 1874 — | 98 — | 521 — | — | — | — | — |
| — 1875 — | 56 — | 480 — | — | — | — | — |

въ 1876 г. 82 на 593 всѣхъ воинск. преступл. и проступ.

|          |       |       |   |   |   |   |
|----------|-------|-------|---|---|---|---|
| — 1877 — | 104 — | 622 — | — | — | — | — |
| — 1878 — | 142 — | 699 — | — | — | — | — |
| — 1879 — | 114 — | 635 — | — | — | — | — |

Изъ преступленій и проступковъ общихъ, т. е. совершаемыхъ независимо отъ службы и дисциплины, главнѣйшее мѣсто, по числу, занимаютъ кража и мошенничество. Такихъ преступленій было:

въ 1870 г. 114 на 161 всѣхъ преступленій этого рода.

|          |       |       |   |   |   |   |
|----------|-------|-------|---|---|---|---|
| — 1871 — | 107 — | 143 — | — | — | — | — |
| — 1872 — | 168 — | 224 — | — | — | — | — |
| — 1873 — | 132 — | 183 — | — | — | — | — |
| — 1874 — | 106 — | 134 — | — | — | — | — |
| — 1875 — | 147 — | 191 — | — | — | — | — |
| — 1876 — | 121 — | 144 — | — | — | — | — |
| — 1877 — | 107 — | 155 — | — | — | — | — |
| — 1878 — | 150 — | 178 — | — | — | — | — |
| — 1879 — | 156 — | 189 — | — | — | — | — |

Изъ различныхъ видовъ наказаній, къ которымъ были приговорены осужденные въ теченіи отчетныхъ лѣтъ, преобладающее значеніе имѣетъ одиночное заключеніе въ военно-морской тюрьмѣ. Такъ, къ этому наказанію было приговорено:

въ 1870 г. 573 нижн. чина на 981 всѣхъ вообще нижнихъ чиновъ, понесшихъ наказаніе.

|          |       |   |   |       |
|----------|-------|---|---|-------|
| — 1871 — | 472 — | — | — | 875 — |
| — 1872 — | 437 — | — | — | 890 — |
| — 1873 — | 353 — | — | — | 717 — |



|            |     |               |       |   |
|------------|-----|---------------|-------|---|
| въ 1874 г. | 326 | нижн. чина на | 640   | — |
| — 1375 —   | 403 | —             | — 662 | — |
| — 1876 —   | 424 | —             | — 727 | — |
| — 1877 —   | 401 | —             | — 749 | — |
| — 1878 —   | 531 | —             | — 867 | — |
| — 1879 —   | 385 | —             | — 814 | — |

Такимъ образомъ, это наказаніе составляло ежегодно (въ среднихъ числахъ за отчетное десятилѣтіе) 54% всего числа наказаній.

Къ прочимъ преобладающимъ наказаніямъ относятся:

Переводъ въ разрядъ штрафованныхъ и дисциплинарныя взысканія по суду; именно:

въ 1870 г. 200 на 993 всѣхъ вообще наказаній.

|          |     |       |   |   |
|----------|-----|-------|---|---|
| — 1871 — | 225 | — 901 | — | — |
| — 1872 — | 201 | — 905 | — | — |
| — 1873 — | 186 | — 730 | — | — |
| — 1874 — | 145 | — 655 | — | — |
| — 1875 — | 100 | — 671 | — | — |
| — 1876 — | 154 | — 737 | — | — |
| — 1877 — | 199 | — 777 | — | — |
| — 1878 — | 170 | — 877 | — | — |
| — 1879 — | 256 | — 824 | — | — |

Отдача въ военно-исправительныя роты и въ исправительныя арестантскія отдѣленія; именно:

въ 1870 г. 166 на 981 всѣхъ вообще наказаній, которымъ подверглись нижніе чины.

|          |     |       |   |   |
|----------|-----|-------|---|---|
| — 1871 — | 137 | — 875 | — | — |
| — 1872 — | 177 | — 890 | — | — |

|                       |   |   |
|-----------------------|---|---|
| въ 1873 г. 125 на 717 | — | — |
| — 1874 — 131 — 640    | — | — |
| — 1875 — 108 — 662    | — | — |
| — 1876 — 128 — 727    | — | — |
| — 1877 — 124 — 749    | — | — |
| — 1878 — 149 — 867    | — | — |
| — 1879 — 149 — 814    | — | — |





## ГЛАВА X.

### ВРАЧЕБНАЯ ЧАСТЬ.

Сравненіе результатовъ санитарнаго положенія командъ въ обѣ турецкія войны.

Двадцатипятилѣтній періодъ, описаніе котораго въ санитарномъ отношеніи здѣсь представляется, былъ ознаменованъ въ началѣ и въ концѣ военными дѣйствіями противъ Турціи, въ которыхъ флотъ принималъ участіе. Всякая война заключаетъ въ себѣ, по необходимости, столько условій, идущихъ въ разрѣзъ съ правилами гигиены, что только организмъ людей, пріобрѣтшихъ навыкъ къ перенесенію разнаго рода лишеній, и возможно лучшее при военныхъ обстоятельствахъ снабженіе людей нужными вещами въ отношеніи одежды и пищи, можетъ, болѣе или менѣе успѣшно, противустоять безчисленнымъ болѣзнетворнымъ явленіямъ, порождаемымъ скученностію людей, частымъ недостаткомъ обычной, хорошо сваренной пищи, неимѣніемъ чистой воды для питья, нерѣдко чрезмѣрнымъ напряженіемъ физическихъ и нравственныхъ силъ.

Сравненіе санитарныхъ результатовъ даетъ намъ лучшую оцѣнку степени подготовки флотскихъ

командъ къ перенесенію всѣхъ такихъ тягостей военнаго времени въ началѣ 50-тыхъ и въ концѣ 70-тыхъ годовъ. Разность между этими двумя эпохами выходитъ поразительная. Беремъ для сравненія смертность, какъ наиболѣе вѣрный и непреложный признакъ санитарнаго состоянія. Оказывается, что на 1000 чело-  
вѣкъ команды умерло:

|              |       |
|--------------|-------|
| Въ 1854 году | 60,22 |
| — 1855 —     | 88,73 |
| — 1856 —     | 49,77 |
| итого 198,72 |       |
| — 1876 году  | 12,14 |
| — 1877 —     | 13,20 |
| — 1878 —     | 11,64 |
| итого 36,98. |       |

Такимъ образомъ, смертность въ трехлѣтіе первой изъ этихъ двухъ войнъ болѣе чѣмъ въ 5 разъ превышала между флотскими командами смертность во время послѣдней войны. Главною тому причиною надобно, конечно, считать необыкновенную напряженность борьбы въ 1854—1856 годахъ.

Изъ 112 тысячъ чело-  
вѣкъ, составлявшихъ вмѣстѣ съ офицерами (безъ воспитанниковъ морскихъ учебныхъ заведеній и кантонистовъ) наличный составъ флота, почти четвертая часть была заключена въ Севастополь, гдѣ выдержала знаменитую 11-ти мѣсячную осаду. Съ половины осады недостатокъ въ Севастополь самыхъ необходимыхъ потребностей жизни сталъ быстро возрастать и неминуемо отразился на физическихъ силахъ, а истощеніе послѣднихъ подготовило самую обильную жатву для всякаго



рода инфекціонныхъ болѣзней, которыя являются постояннымъ слѣдствіемъ большаго скопленія людей на маломъ пространствѣ. Поэтому, хотя смертность въ Кронштадтѣ и не достигла до высоты ея въ Севастополь, гдѣ въ 1855 году умершихъ было 200 на 1000 человекъ команды, но всетаки возвысилась до 50-ти на 1000 человекъ команды, главнымъ образомъ, вслѣдствіе развитія самыхъ тяжелыхъ формъ брюшнаго тифа. Нельзя поэтому отвергать того, что благопріятные санитарные результаты на флотѣ за 1876—1878 годы прежде всего относятся къ отсутствію того необычайнаго напряженія и физическихъ и нравственныхъ силъ и того ненормальнаго скученія людей, которыми отличалась война въ началѣ 50-тыхъ годовъ. Но не менѣе того, кромѣ этой главной причины, необходимо признать вліяніе и другихъ условій, содѣйствовавшихъ къ превосходному санитарному состоянію на флотѣ въ послѣднюю войну, въ особенности въ 1878 году. Такой выводъ подтверждается слѣдующими числовыми данными.

Въ теченіи двадцатипятилѣтія съ 1854 до 1878 года включительно, число умершихъ морскихъ чиновъ представляетъ слѣдующее процентное отношеніе на 1000 человекъ:

Движеніе смертности въ морскихъ командахъ въ минувшее двадцатипятилѣтіе.

|              |       |              |       |
|--------------|-------|--------------|-------|
| Въ 1854 году | 60,22 | Въ 1859 году | 22,76 |
| — 1855 —     | 88,73 | — 1860 —     | 16,68 |
| — 1856 —     | 49,77 | — 1861 —     | 15,00 |
| — 1857 —     | 31,04 | — 1862 —     | 13,47 |
| — 1858 —     | 25,07 | — 1863 —     | 13,60 |

|              |       |              |       |
|--------------|-------|--------------|-------|
| Въ 1864 году | 18,55 | Въ 1872 году | 19,60 |
| — 1865 —     | 29,12 | — 1873 —     | 14,38 |
| — 1866 —     | 32,25 | — 1874 —     | 15,95 |
| — 1867 —     | 22,42 | — 1875 —     | 14,92 |
| — 1868 —     | 21,16 | — 1876 —     | 12,14 |
| — 1869 —     | 26,66 | — 1877 —     | 13,20 |
| — 1870 —     | 21,67 | — 1878 —     | 11,64 |
| — 1871 —     | 20,64 |              |       |

Въ началѣ 50-хъ годовъ санитарное состояніе флотскихъ командъ носило на себѣ явный отпечатокъ эпидемическихъ болѣзней, распространившихся по всему пространству Имперіи въ предшествовавшіе годы. Холера, разлившаяся въ 1848 году по всему прибалтійскому краю, обошла потомъ и юго-западные губерніи и лишь нѣсколько начала стихать въ 1852 году. Но въ это время сосредоточеніе войскъ, сопутствуемое нарушеніемъ принятыхъ противъ эпидеміи гигиеническихъ правилъ, дало новую пищу холерѣ и всей группѣ сопряженныхъ съ нею катаральныхъ страданій пищеварительныхъ органовъ. Эти болѣзни, хотя нерѣдко являвшіяся въ легкой степени, неминуемо оставляли по себѣ ослабленіе организма и дѣлали его воспріимчивымъ къ пораженію тифознымъ процессомъ, или цынготнымъ худосочіемъ. При ненормально сплоченномъ населеніи флотскихъ командъ на берегу въ казармахъ, а на судахъ въ жилыхъ палубахъ, немислимо было улучшеніе состоянія здоровья людей, носящихъ въ себѣ зародыши къ развитію болѣзней, зависящихъ отъ разложенія крови.



Но какъ скоро наличный составъ командъ началъ уменьшаться и улучшаться бытъ ихъ, санитарное состояніе постепенно становится лучше. Такъ, въ 1857 году, по уменьшеніи наличнаго числа людей на 33 тысячи, смертность упала съ 49-ти до 31-го на каждую 1000 человѣкъ команды. Тоже самое повторилось и въ послѣдующихъ двухъ годахъ, когда вновь состоялось сокращеніе командъ на 24 и на 8 тысячъ человѣкъ: смертность въ 1858 году понизилась до 25-ти, а въ 1859 году до 22-хъ на 1000 человѣкъ команды.

Изъ вышеприведенной таблицы видно, что смертность продолжала уменьшаться до 1864 года. Явленіе это находится также въ прямой зависимости отъ послѣдовавшаго послѣ крымской кампаніи Высочайшаго повелѣнія прекратить на 7 лѣтъ рекрутскіе наборы. Команды, очищаясь постепенно отъ слабосильнаго элемента, частію вслѣдствіе смертельнаго исхода болѣзней, частію по причинѣ увольненія въ неспособные, не получали вмѣстѣ съ тѣмъ новаго, еще неустоявшагося въ санитарномъ отношеніи, элемента. Когда же, съ возобновленіемъ въ 1864 году рекрутскихъ наборовъ, начали пополняться команды молодыми матросами, то непременно обнаружиться сильное заболѣваніе и смертность, преимущественно вслѣдствіе развитія тифозныхъ горячекъ у вновь поступившихъ рекрутовъ. Этому обстоятельству надобно приписать усиленную смертность на флотѣ въ 1864 и 1865 годахъ. Возвышеніе смертности въ 1866 году объясняется

вновь вспыхнувшей холерной эпидеміей въ прибалтійскомъ краѣ, а въ 1869 году частию большимъ числомъ рекрутовъ, которыхъ поступило на флотъ 4158, частию весьма неблагоприятнымъ состояніемъ атмосферы въ Балтійскомъ морѣ, гдѣ плавало большее число судовъ флота, отличавшейся постоянно дождливою вѣтренною погодою. Послѣ того продолжается безъ перерыва весьма благополучное санитарное состояніе, такъ что въ 1878 году, не смотря на увеличенное число людей въ командахъ, на тягости, сопряженныя съ сухопутнымъ походомъ и съ усиленнымъ плаваніемъ, наконецъ, на поступленіе около 4 тысячъ новобранцевъ, смертность опускается до небывалой прежде на флотѣ цифры, 11,64 на 1000 человѣкъ команды.

Очевидно, такой результатъ могъ быть достигнутъ только значительнымъ улучшеніемъ быта нашихъ матросовъ. Въ главѣ VII первой части «Обзора» уже изложены многочисленныя существенныя улучшенія, которыя сдѣланы въ минувшее двадцатипятилѣтіе въ работѣ матроса, его помѣщеніи, одеждѣ и пищѣ. Эти мѣры, несомнѣнно, надобно считать самою главною причиною тѣхъ необыкновенно счастливыхъ санитарныхъ результатовъ, которые получены были на флотѣ за послѣднее трехлѣтіе, окончившееся въ 1878 году турецкою кампаніею. Не смотря на весьма тягостную службу морскихъ командъ во время и послѣ перехода арміи чрезъ Дунай, не смотря на трудный походъ чрезъ Балканы и на стоянку гвардейскаго экипажа въ одной



изъ самыхъ нездоровыхъ мѣстностей Турціи, морскія команды относительно весьма легко перенесли вліяніе эндемическихъ болѣзней тамошняго края. Точно также въ Кронштадтѣ, не смотря на большое скопленіе сухопутнаго войска въ послѣднее трехлѣтіе, эпидемическаго развитія болѣзней не произошло, и даже ничего не было такого, что напоминало бы страшные 1854—1856 годы.

Общее число больныхъ за разсматриваемое двадцатипятилѣтіе составляло для морскихъ командъ, со включеніемъ офицеровъ, 1.006,153 человѣка. Среднимъ числомъ получается за годъ 40,246, что при среднемъ наличномъ числѣ людей въ командахъ въ 43,042 человѣка составляетъ 935 больныхъ на каждую тысячу человѣкъ команды. Высокая эта цифра зависитъ главнымъ образомъ отъ сильной прибыли больныхъ въ 1854 и 1855 годахъ, такъ какъ въ первомъ изъ нихъ приходится на каждую тысячу человѣкъ команды 1624, а въ послѣднемъ 1272 больныхъ. Вычтя эти два года изъ общаго итога, получаемъ для остальныхъ 23-хъ лѣтъ среднимъ числомъ 831 больной въ годъ на каждую тысячу человѣкъ команды.

Въ теченіи двадцатипятилѣтія съ 1854 до 1878 года включительно, число заболѣвшихъ морскихъ чиновъ на 1000 человѣкъ команды приходится:

|              |         |              |        |
|--------------|---------|--------------|--------|
| Въ 1854 году | 1624,57 | Въ 1858 году | 855,20 |
| — 1855 —     | 1271,95 | — 1859 —     | 808,25 |
| — 1856 —     | 876,47  | — 1860 —     | 742,20 |
| — 1857 —     | 869,01  | — 1861 —     | 732,77 |

|              |        |              |        |
|--------------|--------|--------------|--------|
| Въ 1862 году | 676,16 | Въ 1871 году | 955,31 |
| — 1863 —     | 629,57 | — 1872 —     | 972,52 |
| — 1864 —     | 728,45 | — 1873 —     | 908,11 |
| — 1865 —     | 899,57 | — 1874 —     | 889,19 |
| — 1866 —     | 932,59 | — 1875 —     | 875,24 |
| — 1867 —     | 895,70 | — 1876 —     | 839,97 |
| — 1868 —     | 888,66 | — 1877 —     | 820,94 |
| — 1869 —     | 952,63 | — 1878 —     | 723,91 |
| — 1870 —     | 956,57 |              |        |

Изъ этой таблицы видно, что съ 1856 года цифра больныхъ по отношенію къ наличному составу постоянно падаетъ до 1864 года. Пониженіе это объясняется, какъ и уменьшающаяся за эти 8 лѣтъ смертность, отсутствіемъ рекрутскихъ наборовъ: команды, выдѣляя за это время изъ себя всѣ слабосильные элементы, не получали вновь такихъ элементовъ. Въ послѣдующія за симъ 9 лѣтъ относительное число больныхъ увеличивается, частию вслѣдствіе прибыли рекрутовъ, частию также по причинѣ болѣе совершенныхъ приѣмовъ санитарной отчетности. Подъ этимъ усовершенствованіемъ отчетности надобно понимать включеніе въ нее всѣхъ больныхъ, пользуемыхъ какъ на судахъ, такъ и на берегу въ качествѣ приходящихъ за пособіемъ людей, или, какъ принято называть, амбулаторныхъ больныхъ. Хотя нѣкоторые медицинскіе авторитеты и отвергаютъ пользу такого исчисленія больныхъ, пользуемыхъ амбулаторно, считая болѣзнію только то состояніе, которое нуждается въ госпитальномъ леченіи, но получаемая на прак-



тикѣ отъ принятой теперь по флоту системы выгода слишкомъ очевидна, чтобы отказаться отъ внесенія въ списки всѣхъ людей, страдающихъ даже самыми маловажными недугами. Нельзя оставлять безъ вниманія ни того матроса, который явился въ лазаретъ съ легкой царапиной, ни того, который пришелъ, какъ говорятъ, огуряться; царапина можетъ осложниться рожей и повлечь за собою опасное продолжительное нагноеніе; огуряющійся же матросъ представляетъ обыкновенно собою челоѣка, страдающаго отъ истощенія силъ, но не умѣющаго передать свое состояніе общепринятымъ языкомъ образованнаго класса.

За симиъ оказывается въ послѣднія 6 лѣтъ, съ 1873 по 1878 включительно, опять пониженіе цифры больныхъ по отношенію къ наличному составу, но при такихъ условіяхъ, которыя ясно доказываютъ дѣйствительно прочное улучшеніе состоянія здоровья командъ, такъ какъ съ одной стороны численность командъ увеличивается и притомъ вслѣдствіе усиленной прибыли новобранцевъ, а съ другой стороны уменьшается смертность по отношенію къ численности командъ, а также уменьшается и напряженность болѣзней, т. е. понижается отношеніе умершихъ къ числу заболѣвшихъ.

Это послѣднее отношеніе надобно считать весьма важнымъ признакомъ при обсужденіи санитарнаго состоянія, и изъ постоянного пониженія напряженности болѣзней мы вмѣстѣ съ другими санитарными элементами можемъ безошибочно заключать о высо-

комъ уровнѣ физическаго развитія личнаго состава на флотѣ. Для болѣе нагляднаго изображенія санитарнаго состоянія командъ, можно представить разсматриваемое нами двадцатипятилѣтіе въ 4-хъ періодахъ:

|                          | На 1000 человекъ<br>команды: |         | На 1000 за-<br>болевшихъ |
|--------------------------|------------------------------|---------|--------------------------|
|                          | заболѣло.                    | умерло. | умерло.                  |
| За 2 года (1854—1855). . | 1448                         | 75      | 51                       |
| — 8 лѣтъ (1856—1863). .  | 782                          | 27      | 31                       |
| — 9 лѣтъ (1864—1872). .  | 902                          | 23      | 26                       |
| — 6 лѣтъ (1873—1878). .  | 839                          | 13      | 16                       |

Совокупное уменьшеніе цифръ по всѣмъ тремъ санитарнымъ элементамъ, т. е. по заболѣваемости, смертности и по отношенію заболѣваемости къ смертности оказывается только въ послѣдніе годы двадцатипятилѣтія и наглядно подтверждаетъ представленные выше выводы.

Кромѣ заболѣваемости и смертности весьма важнымъ признакомъ для опредѣленія санитарнаго состоянія служить исчисленіе количества дней, проводимыхъ больными въ лечебныхъ заведеніяхъ. Введеніе этого элемента въ нашу санитарную отчетность состоялось съ 1868 года. Въ десятилѣтній періодъ съ этого времени среднимъ числомъ ежедневная убыль людей изъ всѣхъ командъ за болѣзнію равнялась 1,039 человекамъ, при чемъ высшая цифра была въ 1875 году—1,083, а низшая въ 1876 году—967 человекъ. При исчисленіи на 1,000 человекъ команды оказывается, что, при средней ежедневной убыли людей за болѣзнію въ 41,56,

Продолжитель-  
ность болѣзни.



разность между высшею цифрою 1875 года въ 45,29 и низшею 1876 года въ 35,95 достигаетъ 9,39 человѣкъ, которыхъ въ этомъ послѣднемъ году было ежедневно болѣе на лицо. Сличая между собою команды береговья и судовья, находимъ, что для первыхъ ежедневная убыль составляетъ на 1,000 человѣкъ нѣсколько болѣе 45-ти, а для послѣднихъ во внутреннемъ плаваніи 21 и въ заграничномъ плаваніи 40 человѣкъ.

По отношенію къ больнымъ, число больничныхъ дней, приходящееся на 1 больного, подвергалось весьма незначительнымъ колебаніямъ отъ 15,56 до 16,90, такъ что нормою продолжительности болѣзни для одного больного вообще можно положить среднимъ числомъ нѣсколько болѣе 16-ти больничныхъ дней. Продолжительность эта, конечно, будетъ колебаться, смотря по роду болѣзни, и потому будетъ весьма различная въ госпиталяхъ, въ которыхъ пользуются больные съ болѣе серіозными недугами, и въ лазаретахъ, гдѣ остаются люди, страдающіе болѣе легкими формами болѣзни. Среднимъ числомъ получаемъ для госпиталей и больницъ 29 больничныхъ дней, для судовыхъ лазаретовъ заграничнаго плаванія 14, для судовыхъ лазаретовъ внутренняго плаванія 7,5, для людей приходящихъ за пособіемъ 6 больничныхъ дней.

Такимъ образомъ, пользованіе въ госпиталяхъ продолжается вдвое долѣе, чѣмъ въ лазаретахъ на судахъ дальняго плаванія и въ четыре раза долѣе, чѣмъ во внутреннемъ плаваніи. Никто не будетъ оспаривать, что госпитали, снабженные всѣми возможными лечеб-

ными средствами и хирургическими инструментами и представляющие къ услугамъ больного общій совѣтъ госпитальныхъ испытанныхъ врачей, должны бы заключать въ себѣ гораздо болѣе данныхъ для успѣшнаго, ускореннаго изцѣленія. На дѣлѣ же оказывается, что судовой лазаретъ, нерѣдко по тѣснотѣ, по близости угольныхъ ямъ и машиннаго отдѣленія, лишенный самыхъ необходимыхъ удобствъ, отпускаетъ на свободу и тяжело раненаго и опасно больного тифомъ въ половинный срокъ противъ госпиталя, предлагающаго не только просторное помѣщеніе, но и самый заботливый уходъ и даже болѣе или менѣе прихотливую обстановку. Наблюденія эти относятся, впрочемъ, до такихъ лазаретовъ, въ которыхъ введена достаточная вентиляція, такъ что именно обильному доставленію свѣжаго воздуха надобно приписать успѣшный исходъ болѣзни въ судовыхъ лазаретахъ. Напротивъ того, въ лазаретахъ, воздухъ которыхъ скоро портился, былъ наблюдаемъ печальный исходъ даже въ случаяхъ, повидимому, подававшихъ надежду на легкое теченіе болѣзни. Одинъ изъ наиболѣе выдающихся примѣровъ былъ въ 1873 году на фрегатѣ «Князь Пожарскій». Послѣ перенесеннаго въ Нѣмецкомъ морѣ шторма, нѣсколько матросовъ изъ числа поступившихъ въ томъ году рекрутовъ заболѣло легкою формою тифида. По поступленіи въ лазаретъ, тифозные припадки быстро увеличивались въ силѣ и сопровождались осложненіями самаго угрожающаго характера. Сознаніе терялось совершенно чрезъ нѣсколько часовъ; наступалъ быстро



полный упадокъ силъ; являлись рожистыя воспаленія на головѣ, на конечностяхъ и другихъ частяхъ тѣла; испражненія были окрашены кровью, которая истекала у нѣкоторыхъ больныхъ въ большомъ количествѣ даже безъ примѣси этихъ испражнений. Были даже случаи, что пораженные флегмонозною рожею части, и особенно мошонка, въ самое непродолжительное время подверглись антонову огню. Представлялись, такимъ образомъ, признаки настоящаго отравленія какимъ либо ядомъ, глубоко разрушавшимъ нормальный составъ крови. Весьма недоброкачественное состояніе воздуха въ лазаретѣ могло быть ощущаемо уже простымъ обоняніемъ, и судовой врачъ успѣлъ въ своихъ неутомимыхъ стараніяхъ только у тѣхъ больныхъ, которыхъ, хотя бы съ крайнею опасностію отъ простуды, можно было вынести или вывести на палубу, на открытый воздухъ. Произведенныя за симъ изслѣдованія показали, что воздухъ въ лазаретѣ, помѣщенномъ въ жилой палубѣ въ помповомъ отдѣленіи, сообщавшемся съ одной стороны съ гардемаринскою каютою, а съ другой съ машиннымъ отдѣленіемъ, не имѣвшимъ непосредственнаго сообщенія съ наружнымъ воздухомъ, ежедневно портился отъ присутствія въ означенномъ отдѣленіи людей, назначавшихся къ работамъ на помпахъ. При скученіи людей, количество углекислоты въ помповомъ отдѣленіи превышало въ 4—5 разъ нормальную пропорцію этого газа въ наружномъ воздухѣ. При недостаточномъ дѣйствіи трубъ, выводящихъ отработанный воздухъ, циркуляція его

въ лазаретѣ происходила крайне медленно и застоявшийся въ небольшомъ помѣщеніи воздухъ имѣлъ полную возможность оказывать свое губительное дѣйствіе на легкія больныхъ. Этимъ, именно, и объяснилось явленіе обширнаго омертвѣнія и внутреннихъ и наружныхъ частей организма, наиболѣе обилующихъ кровеносными сосудами. Произведенное перемѣщеніе лазарета фрегата «Князь Пожарскій» изъ жилой палубы въ носовое отдѣленіе батарейной палубы устранило такіе серьезныя недостатки и явленій, подобныхъ вышеописаннымъ, болѣе не повторялось. Кромѣ того и система вентиляціи фрегата подвергнута была основательному осмотру и, при новомъ расположеніи отводящихъ трубъ, приняты должныя мѣры къ безпрепятственному извлеченію отработаннаго воздуха изъ всѣхъ частей судна. Засимъ и на другихъ броненосныхъ судахъ обращено вниманіе на правильное провѣтриваніе всѣхъ отдѣльныхъ помѣщеній судна.

По установленіи болѣе точной санитарной статистики, получены весьма интересныя данныя о заболѣваемости въ командахъ на берегу и на судахъ внутреннего и заграничнаго плаванія. Число больныхъ во время плаванія, особенно за границу, гораздо значительнѣе, чѣмъ во время пребыванія командъ на берегу. Если привести въ процентныя отношенія, приходящееся на каждую 1,000 человѣкъ команды, число больныхъ, то изъ 100 заболѣвшихъ придется на береговыя команды 22, на судовыя команды внутренняго плаванія 37, а на команды заграничнаго плаванія 41 человѣкъ. Та-

Отношеніе заболѣваемости въ командахъ на берегу и на судахъ.



кимъ образомъ, заболѣваемость на судахъ заграничнаго плаванія почти вдвое болѣе противъ заболѣваемости на берегу.

Явленіе это прежде всего объясняется увеличеніемъ причинъ заболѣванія во время кампаніи. Значительный процентъ заболѣваемости падаетъ на разные страданія простуднаго происхожденія, неизбѣжно поражающія нерѣдко большое число людей, когда, при засвѣжѣвшей погодѣ, требуются болѣе или менѣе продолжительныя авральныя работы. Въ такихъ случаяхъ вліянію обыкновенно довольно быстрого охлажденія тѣла содѣйствуетъ истощеніе силъ отъ напряженной работы и притомъ при вѣтрахъ, вызывающихъ сами по себѣ усиленную дѣятельность дыхательныхъ органовъ. Посему, въ этой категоріи больныхъ первое мѣсто должно быть отведено пораженіямъ дыхательныхъ органовъ въ самыхъ разнообразныхъ видахъ и степеняхъ, начиная отъ незначительнаго катара бронховъ и кончая острымъ отекомъ или быстротечнымъ крупознымъ воспаленіемъ легкихъ. Вторымъ, менѣе частымъ, послѣдствіемъ простуды бываютъ ревматизмы и кишечные катары.

Впрочемъ, пораженіе того или другаго органа находится въ зависимости отъ широты мѣстности, въ которой находится судно. Такъ, на судахъ, отправляющихся изъ Кронштадта въ заграничное плаваніе, обыкновенно до прихода въ одинъ изъ англійскихъ или французскихъ портовъ, рѣдко кто изъ команды не подвергается катару носовой полости, бронховъ, или самой легочной

ткани, или, въ болѣе благопріятномъ случаѣ, легкой катаральной лихорадкѣ. Замѣчательно при этомъ особое явленіе, постоянно наблюдаемое по мѣрѣ приближенія къ берегамъ Великобританіи на судахъ нашихъ, идущихъ какъ изъ Кронштадта, такъ и изъ одного изъ испанскихъ портовъ, или Лиссабона. Явленіе это состоитъ въ чрезвычайномъ распространеніи между командою воспаленія миндалевидныхъ железъ и около лежащихъ частей мягкаго неба. Такая жаба является въ большинствѣ случаевъ въ простой формѣ, иногда не сопровождаясь даже никакими лихорадочными движеніями. Нарывы при этомъ въ означенныхъ железахъ также были наблюдаемы весьма рѣдко. Ревматизмы и ревматическія лихорадки составляютъ, напротивъ того, принадлежность широтъ, лежащихъ ближе къ экватору; по большей части страданіе выражается мышечнымъ ревматизмомъ, безъ пораженія суставовъ. Кишечные катары обязаны своимъ происхожденіемъ почти всегда простудѣ, обремененію желудка и кишекъ большимъ количествомъ выпитой, для утоленія жажды, при разгоряченномъ тѣлѣ, воды. Прочія формы заболѣванія отъ простуды, въ видѣ паралича поверхности тѣла или мышцъ, или въ видѣ приливовъ крови къ мозгу, къ легкимъ, или же въ видѣ остротечной водянки, представляются лишь въ единичныхъ случаяхъ.

Другой, не менѣе обширный, по числу случаевъ, болѣзнетворный моментъ на судахъ, составляютъ травматическія поврежденія. Число заболѣвшихъ этой категоріи особенно значительно въ началѣ плаванія, и



притомъ, если въ командѣ много рекрутовъ или новобранцевъ, поступившихъ въ первый разъ на судно. Въ дальнѣйшемъ же теченіи плаванія выступаетъ и третій моментъ заболѣванія, а именно венерическія болѣзни, открывающіяся постоянно послѣ стоянки судовъ въ портахъ тѣхъ странъ, въ которыхъ врачебно-полицейскій надзоръ за проституціею совсѣмъ не существуетъ или плохо организованъ. Къ такимъ, опаснымъ для здоровья матросовъ, портамъ принадлежатъ: въ Германіи—Киль, въ Англіи—Гревсендъ и Плимутъ, въ Италіи—Неаполь и въ Греціи—Пирей; за симъ всѣ китайскіе и японскіе города.

На судахъ внутренняго плаванія заболѣваніе выражается меньшею цифрою частію потому, что на этихъ судахъ весьма рѣдко оказываются венерическіе болѣзные, а частію потому, что весьма облегчена отправка всѣхъ болѣе серіозныхъ больныхъ въ ближайшіе морскіе или военно-сухопутные госпитали.

Въ сравненіи же съ заболѣваемостью на берегу судовыя цифры всегда будутъ больше, по причинѣ существенной разности между береговою и судовою службою матроса. На судахъ всѣ нижніе чины расписаны по своимъ занятіямъ и каждый изъ нихъ долженъ находиться въ извѣстные часы на обозначенномъ въ расписаніи мѣстѣ. Оставаться въ жилой палубѣ по поводу легкаго нездоровья, что легко можетъ быть въ казармѣ, на суднѣ невозможно. Поэтому, всякое недомоганіе, всякое поврежденіе, какъ бы легки не были, дѣлаются предметомъ врачебнаго осмотра и

вносятся въ санитарные журналы и вѣдомости. Обстоятельство это ведетъ къ регистраціи даже самыхъ маловажныхъ случаевъ, и если сопровождается увеличенною цифрою больныхъ, то приносить съ другой стороны ту, смѣло можно сказать, огромную пользу, что служить самымъ вѣрнымъ средствомъ къ предупрежденію серьезныхъ внутреннихъ и наружныхъ недуговъ.

Въ разсматриваемый періодъ времени на судахъ заграничнаго плаванія было только 3, болѣе выдающихся, случая развитія болѣзни. Первый изъ нихъ относится до эскадры, отправленной въ 1863 году въ Америку. Эскадра эта, состоявшая изъ двухъ фрегатовъ, двухъ корветовъ и одного клипера, совершила переходъ изъ Кронштадта до Нью-Йорка въ 2 мѣсяца при холодной, дождливой погодѣ, неимѣни свѣжей провизіи, и не заходя на пути ни въ одинъ изъ англійскихъ или французскихъ портовъ. Въ первое время перехода начало являться разстройство желудочно-кишечнаго канала, зависившее, вѣроятно, отъ непривычки людей къ морской провизіи, такъ какъ ему подвергались преимущественно матросы, поступившіе на службу изъ безсрочнаго отпуска. Вслѣдъ за тѣмъ, на обоихъ фрегатахъ начала появляться цынга, принявшая на фрегатѣ «Пересвѣтъ» такое распространеніе, что ею переболѣла почти третья часть команды, а именно: 154 изъ 542 человѣкъ. Цынга являлась во всевозможныхъ формахъ и степеняхъ, осложняя почти всѣ другія болѣзни, какъ внутреннія, такъ и травма-



тически. Одинъ изъ этихъ больныхъ умеръ. Больные начали поправляться послѣ того, какъ были свезены на берегъ въ Нью-Йоркъ и помѣщены въ баракахъ, принадлежавшихъ обществу эмигрантовъ.

Во второмъ случаѣ, развились горячки, сперва подъ видомъ брюшнаго тифа, а потомъ возвратной горячки на клиперѣ «Всадникъ», вышедшемъ изъ Кронштадта въ концѣ сентября 1868 года въ кругосвѣтное плаваніе. Имѣя команду въ 153 человѣка, большею частію молодую и мало бывшую въ морѣ, съ клипера еще во время стоянки на Кронштадтскомъ рейдѣ было отправлено нѣсколько больныхъ, у которыхъ въ госпиталѣ развился брюшной тифъ. Плаваніе клипера до береговъ Даніи, и засимъ особенно на пути изъ Христианзанда до Гревзенда, сопровождалось весьма неблагоприятными погодными и частыми шквалами. При отсутствіи надлежащаго отдыха и усиленныхъ работахъ подъ вліяніемъ холодной сырости, начали обнаруживаться уже на этомъ переходѣ тифозныя горячки, принявшія наконецъ, во время слѣдованія изъ Плимута къ Зеленымъ Островамъ, форму вполне выраженной возвратной горячки. Напряженность ея была весьма сильная, такъ что у многихъ больныхъ было до 4-хъ приступовъ. Кромѣ матросовъ горячка эта развилась также у двухъ офицеровъ и одного гардемарина. Распространенію болѣзни, кромѣ слабосильнаго состава команды и усиленныхъ работъ при противныхъ вѣтрахъ, содѣйствовала, надобно полагать, также зловонная атмосфера трюма. Болѣзни этой подверглось болѣе

половины команды, т. е. 78 изъ 154-хъ человѣкъ. По прибытіи въ Порто-Грандо, всѣ больные свезены были на берегъ, гдѣ однако поправленіе здоровья ихъ происходило довольно медленно. Но, по прошествіи 4-хъ мѣсяцевъ, вся команда достаточно освѣжилась и продолжала благополучно свое плаваніе.

Наконецъ, въ третьемъ случаѣ, было распространеніе кишечныхъ катаровъ, а засимъ развитіе кроваваго поноса на фрегатѣ «Свѣтлана», во время плаванія его въ 1873 году Краснымъ моремъ на обратномъ пути изъ Тихаго океана. Состояніе здоровья матросовъ было уже нѣсколько ослаблено отъ перенесенныхъ подъ тропиками и въ китайскихъ водахъ жаровъ и жестокихъ шкваловъ, сопровождаемыхъ каждый разъ свойственными этимъ широтамъ ливнями, вызвавшихъ среди команды еще во время перехода Индійскимъ океаномъ усиленное заболѣваніе поносомъ. Въ Красномъ морѣ и Суэцкомъ каналѣ фрегатъ сперва терпѣлъ отъ штиля, а потомъ встрѣтилъ сильный хамсинъ, во время котораго особенно мучительны были жгучій сухой жаръ и густой туманъ изъ мелкаго песку. Такой порывъ вѣтра продолжался цѣлыхъ 5 часовъ. Всѣ эти атмосферныя явленія сильно отразились на командѣ: люди похудѣли, лица ихъ сдѣлались блѣдныя, движенія вялыя, аппетитъ потерялся. Замѣчено было, что, вмѣсто употреблявшейся прежде ежедневной порціи сухарей 17 пудовъ, расходовалось только 13 или даже 12 пудовъ, и что соразмѣрно этому понизился ежедневный расходъ риса и гороха. Пораже-



ніе кишечнаго канала приняло весьма тяжелый характеръ, такъ какъ испражненія состояли почти исключительно изъ клочьевъ омертвѣвшаго эпителия. Даже вполѣдствіи, по прибытіи въ Пирей и въ Генуа, вновь появилось нѣсколько случаевъ дезинтеріи. У двухъ больныхъ болѣзнь имѣла смертельный исходъ. Прекращеніе кровавыхъ поносовъ, а за симъ и кишечныхъ катаровъ состоялось уже при переходѣ фрегата океаномъ до Портсмута.

Инструкція по  
части судовой ги-  
гіены.

Кромѣ этихъ трехъ случаевъ ничего подобнаго мы не находимъ въ нашей санитарной исторіи флота, и это необходимо приписать тому обстоятельству, что, рядомъ съ обширными реформами по устройству флота и быта командъ, все болѣе и болѣе вступала въ свои права морская гигиена. Еще судамъ, отправившимся въ 1857 году въ Восточный океанъ, была дана отъ медицинскаго департамента морскаго министерства особая санитарная инструкція, въ которой ясно и отчетливо изложены правила для сохраненія здоровья командъ во время кругосвѣтнаго плаванія. Эскадра этихъ судовъ состояла изъ 3-хъ винтовыхъ корветовъ и 3-хъ винтовыхъ клиперовъ, составлявшихъ въ то время совершенно новый типъ военныхъ судовъ, не испытанныхъ у насъ въ санитарномъ отношеніи. Поэтому инструкція, имѣя въ виду съ одной стороны тѣсное помѣщеніе людей на винтовыхъ судахъ, а съ другой неровность температуры отъ развитія чрезмернаго жара около котловъ, а также образованіе газовъ при горѣніи угля и разложеніе органическихъ

веществъ въ льялѣ подѣ вліяніемъ влажности и теплоты, обращается съ должнымъ вниманіемъ ко всѣмъ этимъ болѣзнетворнымъ явленіямъ. Въ инструкціи изложены въ систематическомъ порядкѣ всѣ мѣры, которыя относятся до содержанія самаго судна, содержанія людей, до предосторожностей, необходимыхъ въ тропическихъ климатахъ, и противъ возникновенія эпидемическихъ болѣзней. Весьма подробно указано, отъ чего можетъ произойти порча воздуха на суднѣ, какъ необходимо соблюдать чистоту тѣла для команды, какъ довольствоваться ея пищею и питьемъ, какъ предохранять людей отъ простуды и отъ расстройства пищеварительныхъ путей, наконецъ, какія на пути надобно избѣгать наиболѣе нездоровыя мѣстности и что дѣлать при обнаруженіи признаковъ цынги или при заносѣ какой либо злокачественной болѣзни. Въ этой же инструкціи приглашаются врачи къ изученію въ санитарномъ отношеніи всѣхъ странъ и мѣстностей, въ которыхъ придется имъ бывать.

Дальнѣйшее развитіе этой инструкціи изложено въ изданномъ въ 1860 году отъ флота генералъ штабъ-доктора медицинскомъ наставленіи, для руководства командирамъ судовъ въ дальнихъ заграничныхъ и кругосвѣтныхъ плаваніяхъ. Въ этомъ наставленіи заключаются указанія о томъ, какъ поступать до отправленія судна для улучшенія его санитарныхъ качествъ. Вниманіе судового начальства обращено на самые существенные въ гигіеническомъ отношеніи пункты, на осушку судна, очищеніе воздуха во всѣхъ его частяхъ,



на значеніе тѣсноты отъ лишнихъ людей, и приведены наиболѣе испытанные способы для очищенія трюма, а также изложены правила, какъ выбирать людей для комплектованія команды, какъ свидѣтельствовать пищу, какъ снабжать команду бѣльемъ и предохранять ее отъ болѣзни и распредѣлять занятія и труды. Кромѣ того, въ наставленіи содержатся еще нѣкоторыя указанія о нездоровыхъ мѣстностяхъ, лежащихъ на пути плаванія судовъ.

Леченіе въ иностранныхъ госпиталяхъ.

Съ судовъ заграничнаго плаванія нѣкоторые больные были отправляемы въ иностранныя лечебныя заведенія, но число такихъ больныхъ очень ограничено. Чаше чѣмъ въ другіе приходилось помѣщать больныхъ въ госпитали: въ Копенгагенѣ, Плимутѣ, Брестѣ, Шербургѣ, Неаполѣ, Пирей, Константинополѣ, Нью-Йоркѣ, Иокагамѣ и въ Нагасаки. Суда 2-го ранга и преимущественно клипера находились вынужденными прибѣгать къ этой мѣрѣ, такъ какъ эти суда не имѣютъ достаточно просторныхъ, а слѣдовательно хорошо устроенныхъ лазаретовъ. Но, во всякомъ случаѣ, обращеніе къ иностраннымъ госпиталямъ всегда до такой степени возбуждало несочувствіе, что въ японскихъ и китайскихъ портахъ, въ которыхъ иногда приходилось нашимъ судамъ имѣть продолжительныя стоянки, командиры судовъ, по совѣщаніи съ судовыми врачами, предпочитали устройство особыхъ лазаретныхъ палатокъ отсылкѣ больныхъ въ англійскія или французскія больницы, учрежденныя въ каждомъ болѣе значительномъ городѣ Китая или Японіи. Сооруженіе такихъ, времен-

ныхъ береговыхъ лазаретовъ вызывалось отчасти непомѣрно высокими цѣнами за пользованіе нашихъ матросовъ, а тѣмъ болѣе лицъ офицерскаго званія въ иностранномъ лазаретѣ, содержимомъ обыкновенно какимъ нибудь частнымъ лицомъ, желающимъ какъ можно скорѣе составить себѣ большое состояніе. Но и по другой причинѣ, чисто медицинскаго свойства, наши врачи избѣгали по возможности отправлять своихъ больныхъ въ иностранный госпиталь въ японскомъ или китайскомъ портовомъ городѣ. По принятому въ такихъ лечебныхъ заведеніяхъ обычаю, пользованіе производится самымъ энергическимъ способомъ, посредствомъ сильно дѣйствующихъ лекарствъ, назначаемыхъ иногда въ ужасающихъ приѣмахъ. Въ особенности это было наблюдаемо относительно венерическихъ больныхъ, попавшихъ въ госпитали, содержимые англійскими врачами. Прописанное больнымъ этого рода количество ртути превышало самыя крайніе предѣлы, употребляемые въ Россіи, и больные не только не вылечивались отъ своего первоначальнаго недуга, но подвергались еще отравленію ртутью, противъ котораго въ свою очередь требовалось весьма продолжительное леченіе.

Обращаясь засимъ къ общему обозрѣнію разныхъ болѣзней, мы находимъ, что наибольшая часть больныхъ, а именно три четверти изъ общаго ихъ числа, или, выражаясь цифрами, — 754,614 изъ 1.006,153, обязана своими недугами, частію климатическимъ условіямъ разныхъ портовъ и морей, частію служебнымъ

Обозрѣніе бо-  
лѣзней въ числѣ  
еое двадцати  
тысятъ.



условіямъ военнаго матроса. Справедливость такого заключенія доказывается тѣмъ, что главныя цифры, заболѣваній, собранныя въ преобладающія группы паталогической номенклатуры, падаютъ на людей, страдавшихъ разными пораженіями грудныхъ органовъ; засимъ на тѣхъ, которые подверглись какому либо остротечному процессу въ другихъ частяхъ тѣла и потомъ на болѣзни травматическаго происхожденія. Такимъ образомъ, съ точки зрѣнія болѣзнетворныхъ явленій, главное мѣсто должно быть отведено простудѣ, утомленію при напряженной физической работѣ и наружнымъ поврежденіямъ, полученнымъ на работѣ. Для административныхъ цѣлей, необходимо принять такую группировку болѣзней, которая бы изображала съ одной стороны вліяніе служебной и климатической обстановки матроса, а съ другой—степень вліянія на него общихъ инфекціонныхъ болѣзней, и такихъ болѣзней, которыя могутъ принять эпидемическій, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ, и заразительный характеръ. Согласно этому, вышеозначенныхъ 1.006,153 больныхъ можно подраздѣлить на слѣдующія группы:

|                                                               |         |
|---------------------------------------------------------------|---------|
| Тифы и тифоидальныя горячки . . . . .                         | 28,501  |
| Перемежающіяся лихорадки . . . . .                            | 39,604  |
| Холера . . . . .                                              | 7,440   |
| Кишечныя катары . . . . .                                     | 82,310  |
| Воспаленія и другія болѣзни глазъ . . . .                     | 39,959  |
| Остротечныя болѣзни грудныхъ органовъ .                       | 171,084 |
| Остротечныя воспалительныя болѣзни другихъ органовъ . . . . . | 185,485 |

|                                                   |         |
|---------------------------------------------------|---------|
| Легочная чахотка . . . . .                        | 9,921   |
| Разныя хроническія болѣзни кромѣ чахотки. . . . . | 131,989 |
| Цынга . . . . .                                   | 35,923  |
| Травматическія поврежденія . . . . .              | 201,044 |
| Венерическія болѣзни . . . . .                    | 72,893  |

Весьма важно было бы опредѣлить отношеніе инфекціонныхъ болѣзней къ страданіямъ простуднаго или другаго какого либо незаразительнаго происхожденія; но, къ сожалѣнію, такого разграниченія съ точностію провести нельзя, такъ какъ обширная группа кишечныхъ катаровъ представляетъ въ этомъ отношеніи далеко не одинаковый для всѣхъ больныхъ характеръ. Въ большинствѣ случаевъ катары пищеварительныхъ путей такъ и остаются тѣмъ, что называется обыкновенно поносомъ, но иногда они отличаются весьма рѣзко выраженною заразительностію, переходя, напр. отъ одного больного къ другому, страдавшему первоначально совершенно другою болѣзнею. Это явленіе было наблюдаемо, когда кишечные катары являются какъ предвѣстники холерной эпидеміи, или кишечнаго дифтерита, т. е. такъ называемаго кроваваго поноса. Тоже самое надобно замѣтить объ остротечномъ воспаленіи наружныхъ частей глаза, которое иногда пріобрѣтаетъ такую сильную степень заразительности, что самое ничтожное прикосновеніе можетъ сдѣлаться причиною передачи воспаленія вѣкъ отъ одного человека къ другимъ. Явленіе это особенно сильно выразилось въ такъ называемомъ острогнойномъ или бленоройномъ воспаленіи глазъ. Посему, если къ отдѣлу



инфекціонныхъ болѣзней причислить лишь тѣ, которымъ принадлежитъ во всякомъ случаѣ заражающее начало, то получается итогъ 75,545 больныхъ, или  $7\frac{1}{2}$  процентовъ изъ общаго ихъ числа; если же къ этому отдѣлу причислить группы болѣзней, принимающихъ инфекціонный характеръ при извѣстныхъ условіяхъ, то къ отдѣлу инфекціонныхъ паталогическихъ процессовъ прибавляется еще 122,269 больныхъ, или 12 процентовъ изъ общаго ихъ числа.

Тифы и тифозныя горячки.

Въ теченіи двадцатипятилѣтія, съ 1854 по 1878 годъ включительно, число заболѣвшихъ и умершихъ тифомъ, самою гибельною въ наше время инфекціонною болѣзною, выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

|              | Заболѣло | Умерло. |              | Заболѣло. | Умерло. |
|--------------|----------|---------|--------------|-----------|---------|
| Въ 1854 году | 3,497    | 1,119   | Въ 1867 году | 721       | 128     |
| — 1855 —     | 7,857    | 2,593   | — 1868 —     | 679       | 125     |
| — 1856 —     | 5,707    | 1,590   | — 1869 —     | 621       | 152     |
| — 1857 —     | 1,627    | 278     | — 1870 —     | 482       | 144     |
| — 1858 —     | 696      | 205     | — 1871 —     | 272       | 68      |
| — 1859 —     | 686      | 132     | — 1872 —     | 281       | 69      |
| — 1860 —     | 373      | 70      | — 1873 —     | 245       | 42      |
| — 1861 —     | 398      | 57      | — 1874 —     | 262       | 55      |
| — 1862 —     | 185      | 47      | — 1875 —     | 480       | 71      |
| — 1863 —     | 257      | 39      | — 1876 —     | 336       | 43      |
| — 1864 —     | 859      | 135     | — 1877 —     | 338       | 61      |
| — 1865 —     | 405      | 205     | — 1878 —     | 320       | 74      |
| — 1866 —     | 917      | 179     |              |           |         |

Тифозный процессъ принимаетъ самыя разнородныя формы, которыя въ разныхъ мѣстностяхъ и соотвѣст-

венно господствующимъ въ разное время ученіямъ получали названія, нерѣдко затемняющія сущность патологическаго процесса. Наблюдавшіеся прежде нервныя горячки очевидно также принадлежатъ къ семейству тифовъ, но лишь сильное распространеніе этихъ горячекъ заставило врачей заняться изученіемъ ихъ съ точки зрѣнія заразительности. Показавшіеся въ началѣ сороковыхъ годовъ горячки, по полученіи ими названія тифа, сдѣлались вскорѣ одной изъ самыхъ губительныхъ болѣзней прибалтійскаго края, и въ Петербургѣ и Кронштадтѣ между морскими командами, также какъ и въ сухопутномъ войскѣ, тифы уносили ежегодно много людей, преимущественно изъ молодыхъ матросовъ и рекрутовъ. Тифозный характеръ болѣзней, какъ бы нѣсколько смягченный во время холерной эпидеміи 1848 года, послѣ того вновь сдѣлался господствующимъ и отражался на всѣхъ воспалительныхъ процессахъ и въ началѣ 50-тыхъ годовъ. Неблагопріятныя условія быта матросовъ, по объявленіи турецкой войны 1853 года, придали тифозному процессу необыкновенную напряженность. Развитіе тифовъ въ Севастополѣ во время осады поддерживалось не только скученіемъ большой массы людей на нѣкоторыхъ пунктахъ, но и непомѣрнымъ напряженіемъ физическихъ и нравственныхъ силъ этихъ людей, которые по необходимости изнемогали подъ тяжестью переносимыхъ трудовъ. По балтійскому флоту за кампанію 1855 года былъ представленъ медицинскій отчетъ генераль-штаб-докторомъ балтійскаго флота Гауровицемъ. Въ боевой

ч. II. 51



составъ этого флота входило 6 отрядовъ. Изъ 25,770 человѣкъ команды этихъ отрядовъ въ теченіи кампаніи, продолжавшейся около 5 мѣсяцевъ, заболѣло 14,496 человѣкъ и въ томъ числѣ 1,005 тифомъ. Наиболѣе пострадали команды 2-го отряда, расположенныя на блокшифахъ, а за симъ команды 1-го отряда на парусныхъ судахъ и пароходахъ на маломъ рейдѣ. Тѣсное помѣщеніе людей, долгая стоянка на якорѣ, сопровождаемая тоскою и скукою, недостатокъ въ теплой одеждѣ при наступленіи осеннихъ погодъ, вполне объясняютъ развитіе тифовъ, которое преимущественно являлось въ видѣ брюшнаго тифа.

При такихъ крайне неблагопріятныхъ санитарныхъ условіяхъ военнаго времени въ началѣ 50-тыхъ годовъ, сложились тѣ поражающія своею громадностію цифры тифозныхъ больныхъ, которыя достигли высшей точки въ 1855 году. Изъ отчетовъ за этотъ годъ видно, что однихъ заболѣвшихъ тифами между флотскими командами было 7,857 человѣкъ, изъ коихъ 2,593 умерло, такъ что смертность достигла 33-хъ процентовъ. Въ 1856 году тифозныхъ было 5,707, съ уменьшенною смертностію до 28 процентовъ. Съ окончаніемъ войны тифы быстро падаютъ и въ 1862 году число ихъ низводится даже до 185 больныхъ, и хотя послѣ того въ нѣкоторые годы, а особенно тѣ, которые предшествовали холерѣ, или слѣдовали за нею, было наблюдаемо нѣкоторое увеличеніе тифовъ, но никогда они уже не достигали и десятой доли напряженія и распространенія бывшихъ во время крымской

кампаніи. Даже въ три года послѣдней войны число тифозныхъ на флотѣ едва превышало 300 человѣкъ въ годъ.

Это послѣднее обстоятельство тѣмъ болѣе заслуживаетъ вниманія, что и въ послѣдніе годы сложилось много весьма неблагопріятныхъ въ санитарномъ отношеніи условій. Большая масса разселенныхъ по всей Имперіи турецкихъ плѣнныхъ принесла съ собой зародышъ тифозной инфекціи, которая развилась между жителями городовъ, отведенныхъ для плѣнныхъ, и затѣмъ распространилась въ мѣстности, имѣвшія болѣе частое сношеніе съ такими городами. Въ Петербургѣ разные виды тифовъ начали появляться въ концѣ 1877 года, а потомъ они перешли и въ Кронштадтъ, гдѣ въ годы послѣдней войны было также сосредоточено значительное количество военно-сухопутнаго войска.

Въ Черномъ морѣ опасность подвергнуться дѣйствию инфекціонныхъ болѣзней была еще сильнѣе. Въ 60-ти дневный срокъ въ 1878 году перевезено въ 92 рейса на 19 пароходахъ изъ Европейской Турціи въ черноморскіе порты 41,202 больныхъ и раненыхъ, и въ томъ числѣ 14,690 больныхъ, страдавшихъ разными инфекціонными болѣзнями, преимущественно тифознаго свойства. На пароходахъ, принадлежащихъ русскому обществу пароходства и торговли, перевозившихъ вмѣстѣ съ другими этихъ больныхъ и комплектовавшихся матросами военнаго флота, заболѣло тифомъ частію сыннымъ, частію возвратнымъ, 57 чело-



вѣкъ изъ служащихъ на этихъ пароходахъ, въ томъ числѣ 3 офицерскаго званія. Высадка больныхъ происходила во всѣхъ нашихъ черноморскихъ портахъ, и наибольшее ихъ число приходилось на Одессу и на Николаевъ. Такимъ образомъ, нашему главному черноморскому порту предстояла серьезная опасность отъ занесенія тифозной заразы. Но благодаря энергическимъ мѣрамъ главнаго командира черноморскаго флота и портовъ, городъ Николаевъ остался невредимъ. Для приѣма больныхъ, прибывающихъ изъ Турціи, былъ устроенъ отдѣльный госпиталь въ 6-ти верстномъ разстояніи отъ города. Госпиталь этотъ могъ вмѣстить въ себѣ болѣе 1000 больныхъ, былъ снабженъ въ полной мѣрѣ и медицинскимъ персоналомъ и всѣми врачебными средствами и предметами, входящими въ составъ госпитальнаго хозяйства. Въ особенности было обращено вниманіе на производство тщательной дезинфекціи судовъ, сдавшихъ свой контингентъ больныхъ, на очищеніе всѣхъ предметовъ одѣянія и другихъ вещей, принадлежавшихъ больнымъ, на строгое разобщеніе самихъ больныхъ отъ людей, непринадлежавшихъ къ составу означеннаго госпиталя. Всѣ требуемая въ подобныхъ случаяхъ мѣры предосторожности исполнялись также медицинскимъ персоналомъ этого, такъ сказать, тифознаго госпиталя.

Весьма наглядно выражается картина тифовъ въ 1854—1856 годахъ и тифовъ въ 1876 — 1878 годахъ сопоставленіемъ числовыхъ данныхъ о наличномъ числѣ командъ, числѣ больныхъ и умершихъ за эти два

трехлѣтія. Въ первое изъ нихъ, при общемъ итогѣ въ 277,451 человѣкъ команды, было 17,061 больныхъ тифомъ и изъ нихъ 5,302 умершихъ. Въ послѣднемъ же трехлѣтіи, при общемъ итогѣ 80,454 человѣкъ команды, было 994 больныхъ и 178 умершихъ. Посему, на каждую 1000 человѣкъ команды приходится тифозныхъ больныхъ за первое трехлѣтіе 62 больныхъ и 19 умершихъ, а за послѣднее — 12 больныхъ и 2,2 умершихъ; такъ что за эти послѣдніе 3 года заболѣваемость отъ тифовъ была по крайней мѣрѣ въ 5 разъ меньше, а смертность въ 8,6 разъ меньше, чѣмъ за 3 года крымской кампаніи. Согласно этому и напряженность тифовъ представляется за послѣднее трехлѣтіе гораздо слабѣйшею, а именно: на 56 больныхъ приходится 10 умершихъ, тогда какъ за 3 года крымской кампаніи 10 умершихъ приходилось на 32 больныхъ.

Ослабленіе напряженности надобно считать самымъ вѣрнымъ признакомъ смягченія характера тифознаго зараженія крови. Припадки широко разлитаго тифознаго процесса, которые въ 50-тыхъ годахъ составляли самое обыкновенное явленіе, встрѣчаются нынѣ лишь въ исключительныхъ случаяхъ и вмѣстѣ съ тѣмъ въ болѣе легкой формѣ. Сосредоточеніе зараженія происходило съ самаго же начала на мозгъ или на легкихъ; брюшныя внутренности содержали въ себѣ обширныя гнѣзда омертвѣлой ткани; кишечникъ покрывался на большомъ пространствѣ глубокими язвами; подкожныя железы, въ особенности околоушныя, переходили въ



гнойное воспаленіе съ огромными затеками; наружные покровы были поражаемы гангреною, въ особенности на конечностяхъ и на мягкихъ частяхъ тѣла. Мало по малу смягченіе припадковъ заставило исключить изъ патологической номенклатуры тѣ разновидности тифа, которымъ прежде было присвоено названіе мозгового и легочнаго тифа. Остался брюшной тифъ, который въ настоящее время и служитъ главнымъ представителемъ тифознаго процесса. Ожесточеніемъ характера тифовъ служитъ высыпаніе на тѣлѣ частію въ видѣ мелкихъ припухлостей, частію въ видѣ болѣе или менѣе обширныхъ точекъ излившейся крови. Такой сыпной тифъ постоянно принимаетъ болѣе острое теченіе, отличается гораздо большею заразительностію и напряженностію. По мѣрѣ смягченія тифовъ вообще, сыпная форма исчезала, проявляясь лишь въ единичныхъ случаяхъ. Въ мѣстностяхъ, пользующихся хорошимъ климатомъ, какъ въ портахъ черноморскаго флота, вмѣстѣ съ сыпнымъ тифомъ прекращались тифы и вообще. Въ прибалтійскомъ же краѣ, заключающемъ въ себѣ такъ много условій для укорененія тифозной инфекціи, по исчезновеніи сыпнаго тифа, остается еще продолженіе его въ видѣ брюшной формы.

Въ Кронштадтѣ брюшной тифъ сдѣлался даже какъ бы мѣстною болѣзнію. Изъ общаго числа умершихъ приходится на тификовъ около 15 процентовъ. Одна изъ главныхъ причинъ существованія брюшнаго тифа на флотѣ заключается въ снабженіи его въ послѣднее

*флоту  
Кронштадт  
Мини 2*

время, какъ объ этомъ сказано въ главѣ II первой части «Обзора», людьми недостаточно крѣпкаго сложенія, легко поддающимися истощенію силъ отъ трудныхъ постоянныхъ работъ. Проявленіе большаго числа случаевъ сыпного тифа въ Кронштадтѣ постоянно находится также въ связи съ распространеніемъ этой формы тифа между рабочимъ населеніемъ, приходящимъ въ Кронштадтъ весною весьма большими партиями. Скученіе утомленнаго дальними переходами народа, помѣщеннаго тѣсно и грязно, питающагося скудно и плохими припасами, работающаго сверхъ силъ, служить въ Кронштадтѣ неизсякаемымъ источникомъ высшей, т. е. сыпной формы тифа.

За симъ сыпной тифъ проявлялся также у нѣкоторыхъ больныхъ во время похода гвардейскаго экипажа съ береговъ Дуная, чрезъ Балканы, въ южную Болгарію. Но въ этомъ случаѣ высыпаніе сопровождало обыкновенно не тотъ тифозный процессъ, который наблюдается въ Кронштадтѣ или Петербургѣ, а своеобразныя формы тифознаго зараженія крови. Въ періодъ выздоровленія отъ перемежающейся лихорадки часто являлись признаки тифознаго страданія, или же начало и окончаніе болѣзни имѣли форму перемежающейся лихорадки, а среднее ея теченіе носило на себѣ характеръ тифозной горячки. При этомъ особенно характеристичными припадками выдавались послѣдующія, за перенесенными сложными инфекціонными процессами, анемія мозга и омертвѣніе конечностей, въ особенности ножныхъ пальцевъ, а также мягкихъ

*Удалено изъ текста  
С. С. С. С. С.*



частей носа. Осложненные такимъ образомъ малярійнымъ процессомъ тифозныя формы нерѣдко выступали весьма бурными пароксизмами и кромѣ того были почти всегда сопровождаемы сильными болями въ конечностяхъ, служившими предвѣстникомъ анестезіи и болѣе или менѣе обширнаго и глубокаго омертвѣнія конечностей, о которомъ упоминается во всѣхъ донесеніяхъ морскихъ врачей. Заявленное нѣкоторыми медиками мнѣніе о томъ, что такого рода болѣзненные формы скорѣе относятся къ категоріи возвратной горячки, опровергается цѣлымъ рядомъ точныхъ наблюденій, собранныхъ нашими врачами надъ ходомъ болѣзни какъ на берегу Дуная, такъ и въ Санъ-Стефано. Во всѣхъ подлежавшихъ ихъ пользованію случаяхъ небыло замѣчено того рѣзкаго разграниченія пароксизмовъ, которые составляютъ существенный признакъ возвратной горячки. Эта послѣдняя форма тифознаго зараженія, занесенная къ намъ съ запада послѣ бывшаго въ Ирландіи голода, начала проявляться въ Кронштадтѣ и Петербургѣ въ началѣ 60-тыхъ годовъ, такъ что въ 1865 году ея было уже въ нашихъ сѣверныхъ портахъ 149 случаевъ, изъ коихъ 24, или  $\frac{1}{6}$  часть окончилась смертельнымъ исходомъ. Но вслѣдъ затѣмъ заболѣваніе возвратною горячкою весьма быстро уменьшилось, такъ что въ 1873 году ею страдало не болѣе 12-ти больныхъ и то въ легкой формѣ. Послѣ же того въ нашихъ госпиталяхъ возвратная горячка составляетъ весьма рѣдкое явленіе.

О тифахъ можно еще сказать, что они появлялись частію въ видѣ сыпнаго тифа, но чаще въ видѣ возвратной горячки между командами аральской флотилии, и преимущественно въ 1870 году, когда приготовленія къ хивинскому походу заставили сосредоточить въ этомъ краѣ большое число сухопутныхъ войскъ. Послѣ того тифы не появлялись болѣе въ этой флотилии. Такого же рода скопленіе войскъ было причиною появленія нѣсколькихъ случаевъ сыпнаго тифа во Владивостокѣ. Занесенъ былъ этотъ тифъ въ 1874 году рекрутами, присланными изъ Восточной Сибири для пополненія командъ сибирской флотилии. Дальнѣйшаго развитія тифовъ тамъ не было.

Другая инфекціонная болѣзнь—перемежающіяся лихорадки—представляетъ по численности больныхъ почти въ  $1\frac{1}{2}$  раза большее распространеніе, чѣмъ тифъ и тифозныя горячки; но смертность отъ лихорадки самая ничтожная и въ 31 разъ менѣе противъ смертности отъ тифовъ. Въ теченіи двадцатипятилѣтія отъ 1854 по 1878 годъ включительно, число заболѣвшихъ и умершихъ перемежающимися лихорадками выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Перемежающіяся лихорадки.

| Заболѣло. Умерло. |       |    | Заболѣло. Умерло. |       |   |
|-------------------|-------|----|-------------------|-------|---|
| въ 1854 году      | 4,098 | 99 | въ 1860 —         | 790   | 3 |
| — 1855 —          | 4,096 | 67 | — 1861 —          | 622   | » |
| — 1856 —          | 2,918 | 1  | — 1862 —          | 764   | » |
| — 1857 —          | 852   | »  | — 1863 —          | 862   | » |
| — 1858 —          | 663   | »  | — 1864 —          | 784   | » |
| — 1859 —          | 776   | 1  | — 1865 —          | 1,257 | 3 |



|              |       |    |              |       |   |
|--------------|-------|----|--------------|-------|---|
| въ 1866 году | 2,730 | 23 | въ 1873 году | 1,045 | 2 |
| — 1867 —     | 1,300 | 15 | — 1874 —     | 895   | 1 |
| — 1868 —     | 1,374 | 10 | — 1875 —     | 1,260 | 3 |
| — 1869 —     | 1,222 | 2  | — 1876 —     | 1,147 | 2 |
| — 1870 —     | 1,301 | 1  | — 1877 —     | 3,619 | 5 |
| — 1871 —     | 1,168 | 2  | — 1878 —     | 2,744 | 2 |
| — 1872 —     | 1,317 | »  |              |       |   |

Такимъ образомъ, высшія цифры заболѣванія лихорадкою оказываются за военное время обоихъ трехлѣтій разсматриваемаго періода и находятся въ прямой зависимости отъ мѣстности, въ которой сосредоточены были участвовавшія въ военныхъ дѣйствіяхъ морскія команды, и въ которыхъ, какъ извѣстно, перемежающіяся лихорадки составляютъ эпидемическую, наиболѣе распространенную болѣзнь. Но и въ этомъ случаѣ мы должны отмѣтить относительную мягкость перемежающихся лихорадокъ послѣдней войны, такъ какъ число заболѣваній было въ полтора раза, а смертность въ 18 разъ менѣе, чѣмъ въ прежнюю войну. По отношеніямъ къ числу людей въ командахъ: въ первую войну 1 больной приходился на 24 человѣка и 1 умершій на 66 больныхъ, а въ послѣднюю войну 1 больной на 13 человѣкъ и 1 умершій на 823 больныхъ.

Въ первый годъ по прибытіи на Дунай, наши команды весьма мало страдали лихорадкою и большая часть больныхъ была пользуема амбулаторно, такъ что люди, не оставляя своей службы, приходили только въ лазаретъ за полученіемъ хинина. Но въ

1877 году захворало лихорадкою уже вдвое болѣе людей, пароксизмы ея дѣлались упорнѣе и были часто маскированы приливами къ головному мозгу, къ легкимъ, почкамъ, или какими либо страданіями нервной системы и желудочно-кишечнаго канала. Желтуха сдѣлалась однимъ изъ самыхъ обыкновенныхъ спутниковъ лихорадки. Кромѣ того она принимала иногда видъ тифа, сопровождаясь большимъ упадкомъ силъ. Послѣдствія лихорадокъ выражались глубокимъ малокровіемъ: уже по одному наружному виду можно было узнать человѣка, перенесшаго лихорадку, по особенной желтовато-грязной блѣдности лица, по унылому его выраженію и по вялости въ движеніяхъ. У всѣхъ этихъ больныхъ увеличеніе и измѣненіе въ ткани печени и селезенки оставались на цѣлые мѣсяцы. Точно также еще долгое время замѣчалось у такихъ больныхъ расположеніе къ разстройству пищеваренія и крайне медленное возстановленіе силъ. Всѣ эти припадки были наблюдаемы еще въ гораздо болѣе сильной степени на больныхъ гвардейскаго экипажа, страдавшихъ въ Санъ-Стефано перемежающеюся лихорадкою неправильнаго типа, являвшеюся часто въ сопровожденіи тифозныхъ припадковъ.

По возвращеніи въ Петербургъ гвардейскаго экипажа и командъ флотскихъ экипажей балтійскаго флота, былъ произведенъ самый тщательный медицинскій осмотръ людей, и всѣ слабосильные, страдающіе малокровіемъ, при увеличенномъ объемѣ брюшныхъ внутренностей, были размѣщены для поправленія здо-



ровья въ окрестностяхъ Петербурга, въ селѣ Федоровскомъ, близъ города Павловска, и въ селѣ Рыбацкомъ на Невѣ. Послѣ трехмѣсячнаго пребыванія въ теченіи лѣта, уже наружный видъ людей доказывалъ благотворное вліяніе этой мѣры. Не было замѣтно прежняго худосочнаго вида и вялости мускулатуры и питаніе на столько улучшилось, что, по произведенномъ вторичномъ взвѣшиваніи людей, оказалась среднимъ числомъ прибыль вѣса въ  $5\frac{1}{2}$  фунтовъ на каждаго человѣка.

Такъ какъ перемежающіяся лихорадки были самою распространенною болѣзнію въ послѣднюю кампанію между флотскими командами, то приведенный выше результатъ можно безъ преувеличенія назвать вполне удовлетворительнымъ. Такихъ больныхъ, какъ въ прежнее время, которые бы страдали отъ распуханія брюшныхъ внутренностей и отъ общей водянки, не было; число же исключенныхъ въ неспособные, вслѣдствіе разстройства брюшныхъ органовъ послѣ лихорадки, оказалось самое незначительное. Главною причиною этому благоприятному явленію надобно, конечно, считать санитарную остойчивость морскихъ командъ за послѣднюю кампанію, но нельзя также оставить безъ вниманія и щедрое снабженіе нашихъ врачебныхъ учрежденій всѣми необходимыми медикаментами и лечебными пособіями. Самое необходимое при леченіи лихорадокъ средство, хининъ, всегда находилось въ достаточномъ количествѣ, и врачи поэтому нисколько не были стѣсняемы въ его назначеніи.

Всего во время кампаніи было отпущено хинина до 25 фунтовъ, т. е. такое количество, какимъ во время крымской кампаніи должна была довольствоваться армія въ 25,000 человекъ.

Изъ вышеприведенныхъ цифръ заболѣвшихъ перемежающеюся лихорадкою видно, что кромѣ годовъ, въ которые происходили военныя дѣйствія, отличается большимъ числомъ больныхъ еще 1866 годъ, давшій 2,730 случаевъ этой болѣзни. Эта столь высокая цифра объясняется развитіемъ лихорадокъ на островѣ Ашуръ-Адѣ, подвергающемся, по близости расположенія своего къ Персіи, вліянію болѣзней, господствующихъ въ окружающихъ Каспійское море провинціяхъ. Усиленіе лихорадокъ въ Персіи происходитъ чрезъ извѣстные періоды, и при наступленіи сильныхъ юго-восточныхъ вѣтровъ занесенія малярии на астрабадскую станцію нельзя предотвратить никакими мѣрами предосторожности. Въ такихъ случаяхъ усиливается вмѣстѣ съ распространеніемъ и напряженность лихорадочной инфекціи, вслѣдствіе чего являются самыя тяжелыя формы лихорадки подъ видомъ спячки, апоплексіи, холеры. Такого рода пароксизмы притомъ продолжаются по нѣскольку часовъ и, послѣ самой кратковременной перемежки, наступаетъ другой, еще болѣе сильный припадокъ, переходящій уже въ смерть. При такихъ условіяхъ за 1866 годъ число смертныхъ случаевъ возвысилось до 23. Усиленное заболѣваніе, хотя и въ нѣсколько меньшей степени, продолжалось и въ двухъ послѣдующихъ годахъ.



Распространенію лихорадокъ на островѣ кромѣ того много способствуетъ существованіе источниковъ лихорадочной мѣзмы на самомъ островѣ Ашуръ-Адѣ. Подъ вліяніемъ западныхъ и сѣверныхъ вѣтровъ часть острова заливается водою, которая, по ослабленіи силы вѣтра, уходитъ, оставляя по себѣ болѣе или менѣе обширныя озера, или скорѣе лужи, медленно испаряющіяся. Если залитая часть была покрыта камышемъ, то испареніе такъ сильно пропитывается перешедшею въ гніеніе растительностію, что на большомъ даже разстояніи издаетъ весьма сильный, свойственный этому роду гніенія запахъ. Посему образованіе этихъ лужъ упорно поддерживаетъ высокую цифру лихорадочныхъ больныхъ на астрабадской станціи.

Что касается другихъ мѣстностей и портовъ, то съ 1868 года дѣйствіе лихорадочной маляріи начало распространяться далеко за предѣлы прикаспійской области. Прежде всего усиленіе лихорадокъ было замѣчено въ портахъ и на командахъ черноморскаго флота, а за симъ и балтійскіе порты начали доставлять гораздо большее число лихорадочныхъ больныхъ. Впрочемъ, это зависитъ отчасти и отъ комплектованія балтійскаго флота также людьми Саратовской и Астраханской губерній, страдавшими уже лихорадкою до поступленія на службу. Кромѣ того въ Балтійскомъ морѣ подвергаются лихорадкамъ люди, находящіеся въ промѣрныхъ партіяхъ въ финляндскихъ шхерахъ, такъ какъ вся прибрежная мѣстность выше Гельсингфорса и особенно около Або въ осенніе мѣсяцы по-

важно поражается лихорадкою, известною тамъ подъ именемъ августовской. Начиная съ 1871 года и въ архангельскомъ портѣ было замѣчено болѣе частое появленіе перемежающейся лихорадки, развитіе которой приписываютъ возвышенію средней годовой температуры за послѣдніе годы, такъ какъ при слабыхъ морозахъ болота и тундры недостаточно промерзаютъ и при обиліи снѣговъ подвергаются сильному испаренію. Въ 1873 году было въ Архангельскѣ замѣчено, что лихорадка, имѣющая перемежающій типъ, проявлялась даже послѣ легкой простуды, вызывавшей прежде не болѣе какъ обыкновенную катаральную лихорадку. Равнымъ образомъ, послѣ 1868 года, перемежающаяся лихорадка усилилась и между командами аральской флотиліи, достигнувъ высшей цифры 104 больныхъ въ 1871 году. При этомъ однако напряженность и форма ея оставались, какъ и прежде, довольно легкими.

По сличеніи цифръ больныхъ перемежающеюся лихорадкою во всѣхъ нашихъ портахъ оказывается, что прикаспійскій край остается главнымъ гнѣздомъ лихорадокъ и служить какъ бы источникомъ распространенія ихъ въ другихъ мѣстностяхъ. Злокачественныя формы лихорадки также почти исключительно встрѣчаются между командами каспійской флотиліи, а равно между ними наичаще бываютъ случаи лихорадокъ однодневнаго и четырехдневнаго типа, т. е. представляющихъ болѣе трудный характеръ болѣзни. Наконецъ и самые возвраты лихорадки бываютъ наиболѣе упорными у



больныхъ, получившихъ лихорадку на Астрабадской станціи. По минованіи лихорадочнаго періода, продолжающагося 3 или 4 года, здоровые промежутки составляютъ тамъ какъ бы исключеніе въ теченіи года, но и въ обыкновенное время страдавшій прежде лихорадкою имѣетъ на островѣ Ашуръ-Адѣ въ теченіи года 3, 4 или 5 возвратовъ ея, тогда какъ въ другихъ портахъ лихорадки ограничиваются двумя или много тремя возвратами. Поэтому число 39,604 больныхъ, представляющее общій итогъ всѣхъ больныхъ перемежающимися лихорадками въ минувшее двадцатипятилѣтіе, надобно понимать такъ, что и каждый возвратъ лихорадки считается новымъ заболѣваніемъ. Если же смотрѣть на возвраты какъ на продолженіе прежней болѣзни, то число больныхъ лихорадкою весьма сократится, такъ какъ полученный выше общій итогъ надобно раздѣлить на 3, полагая среднимъ числомъ на cadaго лихорадочнаго больного 3 случая заболѣванія въ годъ. При такомъ расчетѣ можно принять общую цифру лихорадочныхъ больныхъ въ 13,201.

Глазныя болѣ-  
зни.

Въ теченіи двадцатипятилѣтія, отъ 1854 по 1878 годъ включительно, число больныхъ глазами выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

|              |       |              |       |
|--------------|-------|--------------|-------|
| въ 1854 году | 8,313 | въ 1860 году | 1,502 |
| — 1855 —     | 6,615 | — 1861 —     | 1,073 |
| — 1856 —     | 4,850 | — 1862 —     | 994   |
| — 1857 —     | 2,035 | — 1863 —     | 862   |
| — 1858 —     | 2,077 | — 1864 —     | 985   |
| — 1859 —     | 1,632 | — 1865 —     | 831   |

|              |     |              |     |
|--------------|-----|--------------|-----|
| въ 1866 году | 975 | въ 1873 году | 630 |
| — 1867 —     | 646 | — 1874 —     | 583 |
| — 1868 —     | 663 | — 1875 —     | 628 |
| — 1869 —     | 562 | — 1876 —     | 590 |
| — 1870 —     | 547 | — 1877 —     | 612 |
| — 1871 —     | 611 | — 1878 —     | 537 |
| — 1872 —     | 606 |              |     |

Такимъ образомъ болѣзни глазъ выражаются за двадцатипятилѣтній періодъ въ общемъ итогѣ 39,959 больными. Во все это время смертный случай отъ этой болѣзни былъ только одинъ. Наибольшее число больныхъ падаетъ опять на 1854—1856 годы. Изъ глазныхъ болѣзней самый значительный контингентъ составляетъ воспаленіе наружныхъ частей глаза; этотъ видъ болѣзни и представляетъ только интересъ съ морской санитарной точки зрѣнія.

Повальное распространеніе воспаленія глазъ, особенно достигшаго до степени гноеточиваго или, такъ называемаго, египетскаго воспаленія вѣкъ, было всегда однимъ изъ самыхъ тяжелыхъ недуговъ на флотѣ. Заразительность воспаленія увеличивается по мѣрѣ распространенія его и цѣлыя команды судовъ или въ портахъ дѣлались иногда неспособными къ исполненію службы по причинѣ воспаленія вѣкъ, сопровождаемаго болѣе или менѣе значительнымъ истеченіемъ слезы и гноя. Такъ въ 1853—1855 годахъ, въ отрядахъ судовъ, окружавшихъ Кронштадтъ, на кораблѣ «Выборгъ», изъ 833 человекъ 654 страдало воспаленіемъ глазъ. На блокшивѣ «Сысой Великій» изъ 713 человекъ



команды отъ воспаления глазъ перехворало 432 человека. Вообще въ 1854 году глазныхъ больныхъ было 8,313, а въ 1855 году 6,615, и большинство этихъ больныхъ относится къ кронштадтскому порту.

Причину происхожденія такого повальнаго воспаления глазъ, конечно, надобно отнести къ тѣмъ общимъ противугигіеническимъ условіямъ, которыя породили и развитіе тифовъ. Тѣснота помѣщенія, неопрятное содержаніе тѣла, недостаточная защита отъ простуды, надобно считать главными факторами распространенія и упорности гноеточиваго воспаления глазъ. Удаленіе этихъ болѣзнетворныхъ причинъ прекратило существованіе этой тяжелой эпидеміи. Съ 1856 года число глазныхъ больныхъ начало быстро уменьшаться, а въ 1878 году было больныхъ пораженіемъ глазъ вообще не болѣе 537 человекъ. Происходившее въ нѣкоторые годы, какъ то въ 1866 году, усиленіе глазныхъ болѣзней должно быть отнесено къ климатическимъ условіямъ, такъ какъ было наблюдаемо въ тѣ годы, когда начало плаванія совпадало съ господствовавшими сильными вѣтрами. Особенно вліяніе этихъ погодъ отражалось на рекрутахъ и молодыхъ матросахъ черноморскаго флота, вошедшихъ въ составъ командъ на судахъ, назначенныхъ въ крейсерованіе у кавказскихъ береговъ. Кромѣ того источникомъ воспаления глазъ надобно считать нагрузку угля, пыль котораго, особенно при ускоренной работѣ, сильно раздражаетъ вѣки. Встрѣчается также не мало случаевъ воспаления глазъ между машинною командою, во время длинныхъ

переходовъ подъ парами. Воспаленіе же глазъ между командами, оставшимися на берегу, составляетъ въ настоящее время рѣдкое явленіе.

Въ 1878 году издана была инструкція для изслѣдованія зрѣнія у всѣхъ нижнихъ чиновъ, состоящихъ на флотѣ, съ цѣлію опредѣлить среднюю нормальную остроту зрѣнія у нижнихъ чиновъ и привести въ извѣстность у какого числа и въ какомъ видѣ встрѣчается цвѣтная слѣпота у нашихъ матросовъ. Несчастные случаи, бывшіе нѣсколько разъ на желѣзныхъ дорогахъ и въ морѣ отъ столкновенія поѣздовъ или судовъ влѣдствіе того, что сигнальщики не различали цвѣтовъ, заставили обратить вниманіе во всѣхъ государствахъ на этотъ, иногда весьма трудно открываемый, порокъ зрѣнія. Наиболѣе точныя практическія правила для такого рода изысканій выработалъ профессоръ uppsальскаго университета Гольмгренъ, предложившій въ концѣ 1878 года ознакомить всѣхъ желающихъ съ его способомъ изслѣдованія. Со стороны морскаго вѣдомства былъ отправленъ для этой цѣли въ Упсаль докторъ Любинскій, который вполне изучилъ все, что касается этого предмета, и при его участіи выработана упомянутая инструкція для изслѣдованія зрѣнія нашихъ матросовъ. Изслѣдованія эти начались уже въ кронштадтскомъ и петербургскомъ портахъ съ новобранцевъ и съ людей учебно-артиллерійскаго отряда, для которыхъ хорошее, неповрежденное зрѣніе составляетъ самую необходимую потребность. Регистрація результатовъ изслѣдованія производится въ

\*



особыхъ, составленныхъ для этой цѣли, картахъ, содержащихъ въ своемъ заголовкѣ обозначеніе мѣсто-рожденія, племеннаго происхожденія, условій быта и физическаго сложенія изслѣдуемаго субъекта.

Холера.

Въ теченіи двадцатипятилѣтія отъ 1854 по 1878 годъ число заболѣвшихъ и умершихъ холерою выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

|              | Заболѣло. | Умерло. |              | Заболѣло. | Умерло. |
|--------------|-----------|---------|--------------|-----------|---------|
| въ 1854 году | 2463      | 1076    | въ 1867 году | 52        | 16      |
| — 1855 —     | 2068      | 761     | — 1868 —     | 11        | 5       |
| — 1856 —     | 595       | 278     | — 1869 —     | 1         | —       |
| — 1857 —     | 281       | 105     | — 1870 —     | 84        | 31      |
| — 1858 —     | 211       | 82      | — 1871 —     | 284       | 110     |
| — 1859 —     | 151       | 67      | — 1872 —     | 159       | 59      |
| — 1860 —     | 120       | 43      | — 1873 —     | 78        | 28      |
| — 1861 —     | 16        | 2       | — 1874 —     | —         | —       |
| — 1862 —     | 10        | 2       | — 1875 —     | 7         | 2       |
| — 1863 —     | 13        | 2       | — 1876 —     | —         | —       |
| — 1864 —     | 3         | —       | — 1877 —     | —         | —       |
| — 1865 —     | —         | —       | — 1878 —     | —         | —       |
| — 1866 —     | 833       | 206     |              |           |         |

Холерная эпидемія, открывшаяся въ 1848 году, достигла, какъ извѣстно, въ прибалтійскомъ краѣ весьма сильной степени жестокости и напряженности. Въ послѣдующіе два года распространеніе ея нѣсколько ослабѣло, но за симъ въ 1852 году холера вновь усилилась, и въ послѣдующіе затѣмъ годы, конечно, не могла смягчиться подъ вліяніемъ военныхъ обстоятельствъ, которыя уже сами по себѣ служатъ источ-

никомъ эпидемическихъ болѣзней. Въ 1854 году между морскими командами было 2,463, а въ 1855 году 2,068 холерныхъ больныхъ, большинство коихъ приходится на Кронштадтъ и Севастополь, а потомъ на петербургскій портъ. Въ особенности пострадали въ нашихъ сѣверныхъ портахъ команды морскаго ополченія, находившіяся на гребныхъ канонерскихъ лодкахъ. Смертность какъ въ эти два года, такъ и въ послѣдующіе, оставалась, съ малыми колебаніями, въ одинаковомъ размѣрѣ, а именно, въ количествѣ 40 процентовъ. Холернымъ эпидеміямъ постоянно предшествовали нѣкоторые предвѣстники, и даже въ 1854 году, во время осады, болѣе или менѣе полные припадки холеры показывались уже въ іюлѣ мѣсяцѣ, а самое жестокое ея распространеніе произошло въ октябрѣ. Холера, какъ и всегда, начиналась и продолжалась чрезъ зараженіе, причемъ всегда морскія команды подвергались дѣйствию эпидеміи позже, чѣмъ военно-сухопутныя команды, какъ то было въ Севастополѣ, а равно гораздо позже, чѣмъ гражданское населеніе, какъ это было замѣчено въ Кронштадтѣ и Петербургѣ.

Съ 1856 года распространеніе холеры быстро падаетъ и вскорѣ совершенно прекращается въ нашихъ южныхъ портахъ, но не въ портахъ Балтійскаго моря, въ которыхъ такъ много сосредоточено антисанитарныхъ условій, способствующихъ укорененію всякаго рода эпидеміи, а въ особенности холерной, тифозной и цыгготной. Поэтому уничтоженіе холеры происхо-



а / дило въ Кронштадтѣ и Петербургѣ весьма постепенно. Съ 1857 по 1860 годъ было наблюдаемо еще отъ 280 до 120 случаевъ, а послѣ того еще въ продолженіе 4-хъ лѣтъ заболѣвало ею нѣсколько человѣкъ. Тоже явленіе повторилось и послѣ вспышекъ холеры въ 1866 и 1871 годахъ. Но въ первомъ изъ этихъ годовъ характеръ эпидеміи уже на столько былъ мягче, что мы имѣли въ нашихъ портахъ не болѣе 833 больныхъ, а въ послѣднемъ еще того менѣе, а именно 284 больныхъ. Изъ отмѣченныхъ за 1875 годъ 7 случаевъ холеры, 5 представляютъ собственно болѣе слабую ея степень, такъ называемую холерину, поразившую людей на корветѣ «Аскольдъ», во время плаванія въ японскихъ водахъ, и 2 случая азіатской холеры—на корветѣ «Богатырь», во время стоянки на Батавскомъ рейдѣ, на островѣ Ява. Что же касается послѣдняго проявленія холеры въ балтійскихъ портахъ въ 1873 году, то ходъ ея былъ быстрѣе, чѣмъ въ прежнія эпидеміи, и съ 1874 года болѣзнь эта уже болѣе не проявлялась ни въ сѣверныхъ портахъ, ни между командами, расположенными на Дунаѣ и сдѣлавшими походъ чрезъ Балканы. Даже продолжительная стоянка гвардейскаго экипажа въ Санъ-Стефано не повлекла за собою ни одного холернаго случая.

По мѣрѣ ознакомленія съ характеромъ холеры все болѣе и болѣе убѣждались въ томъ, что главное значеніе въ борьбѣ съ этою эпидеміею имѣютъ мѣры, предохраняющія заболѣваніе. Согласно этому всѣ административныя распоряженія основывались главнымъ

образомъ на удаленіи всего, что могло бы служить причиною къ развитію и распространенію этой губельной болѣзни. Относительно пищи вмѣнялось въ обязанность смотрѣть за тѣмъ, чтобы люди довольствовались бы такими припасами, которые не обременяютъ желудка. По сохраненію тѣла въ чистотѣ, опрятности въ казармахъ, размѣщенію въ должномъ просторѣ, сбереженію отъ простуды, правильному распредѣленію занятій—въ приказахъ были объявлены самыя точныя и подробныя правила. Равнымъ образомъ были приняты мѣры къ устройству въ казармахъ необходимаго числа пріемныхъ покоевъ, снабженныхъ всѣмъ, что требуется для поданія первоначальной помощи въ случаѣ появленія какихъ либо припадковъ желудочнаго расстройства. Кромѣ того во всѣхъ экипажахъ и командахъ было приучено извѣстное число болѣе развитыхъ людей пріемамъ, необходимымъ при уходѣ за больными такого рода, такъ какъ своевременное пособіе составляетъ одно изъ существенныхъ условій въ успѣшномъ пользованіи заболѣвающихъ холерою. Первый по этому предмету приказъ состоялся въ 1865 году, а дополнительные къ нему правила и объясненія были изданы въ 1870 и 1871 годахъ. Въ 1870 году въ приказахъ по кронштадтскому и с.-петербургскому портамъ объяснены были правила, какъ противодѣйствовать перенесенію холернаго начала чрезъ посредство мѣстъ, въ которыхъ происходитъ гніеніе животныхъ или растительныхъ продуктовъ, и такимъ образомъ введена постоян-



ная правильная дезинфекція всѣхъ мѣстъ, служащихъ для свалки нечистотъ, всей утвари въ госпиталяхъ и лазаретахъ, а точно также помѣщеній нижнихъ чиновъ и въ особенности наръ, въ которыхъ хранится имущество людей. Наконецъ, обращено было вниманіе на разобщеніе холерныхъ больныхъ отъ больныхъ другаго рода недугами, и на соблюденіе всѣхъ предосторожностей въ сношеніяхъ медицинскаго персонала и больничной прислуги, какъ съ самими больными и съ лежащими на нихъ вещами, такъ и со всѣми вообще людьми, съ которыми они приходятъ въ соприкосновеніе внѣ госпитальныхъ палатъ или лазаретовъ.

Вопросъ о дезинфекціи поэтому у насъ былъ постановленъ на твердую почву уже въ 1870 году, и хотя по этой части все, что вновь было рекомендуемо, подвергалось тщательному разсмотрѣнію и испытанію, но основанія, принятыя тогда для оздоровленія людей, помѣщеній, разныхъ предметов одѣянія и источниковъ зараженія, до сихъ поръ считаются наиболѣе раціональными. Первымъ условіемъ всякой дезинфекціи должно быть приведеніе предмета въ самый опрятный, по возможности, видъ, а за симъ уже принимаются мѣры къ недопущенію развитія процесса гніенія. Для послѣдней цѣли въ нашихъ лечебныхъ заведеніяхъ и въ казарменныхъ помѣщеніяхъ остановились на употребленіи карболовой кислоты, растворами которой въ соответствующихъ пропорціяхъ производится смачиваніе и вспрыскиваніе бѣлья, дере-

ванной утвари, металлической посуды, предметов одежды и мебелировки. Введенныя постепенно въ бытъ морскихъ нижнихъ чиновъ улучшенія, конечно, не мало содѣйствовали къ тому, что матросъ нашъ теперь начинаетъ понимать пользу опрятнаго содержанія своего тѣла и своего имущества, и потому не представлялось затрудненій слѣдить за исполненіемъ нижними чинами предписанныхъ санитарныхъ правилъ, предохраняющихъ ихъ отъ заболѣванія не только холерою, но и другими разными болѣзнями.

Въ самой тѣсной связи съ холерою стоятъ кишечные катары, называемые на обыденномъ языкѣ поносами.

Желудочно-кишечные катары.

Въ теченіи двадцатипятилѣтія отъ 1854 по 1878 годъ число заболѣвшихъ и умершихъ этою болѣзнію выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

| Заболѣло. Умерло. |             | Заболѣло. Умерло. |          |
|-------------------|-------------|-------------------|----------|
| въ 1854 году      | 7,266 295   | въ 1867 году      | 2,085 11 |
| — 1855 —          | 8,642 1,073 | — 1868 —          | 1,857 9  |
| — 1856 —          | 6,090 538   | — 1869 —          | 2,114 3  |
| — 1857 —          | 4,233 107   | — 1870 —          | 1,242 5  |
| — 1858 —          | 3,274 37    | — 1871 —          | 2,881 9  |
| — 1859 —          | 2,929 23    | — 1872 —          | 3,120 13 |
| — 1860 —          | 2,999 12    | — 1873 —          | 3,347 13 |
| — 1861 —          | 2,879 10    | — 1874 —          | 2,967 16 |
| — 1862 —          | 2,700 4     | — 1875 —          | 2,610 11 |
| — 1863 —          | 2,935 7     | — 1876 —          | 2,439 21 |
| — 1864 —          | 2,633 16    | — 1877 —          | 2,771 17 |
| — 1865 —          | 2,947 24    | — 1878 —          | 2,673 20 |
| — 1866 —          | 2,677 22    |                   |          |



Военное время въ началѣ 50-тыхъ годовъ опять отличается чрезвычайно высокими цифрами по этому роду болѣзни. О характерѣ кишечныхъ катаровъ за это время можно судить по смертности отъ нихъ: въ 1854 году эта смертность составляла 4 процента, въ 1856 году 8 процентовъ, а въ 1855 году даже 12 процентовъ. То было время, такъ называемыхъ, изнурительныхъ поносовъ, противъ которыхъ не помогали никакія средства, и которые медленно, но неизбѣжно, вели къ смертельному исходу множество больныхъ въ нашихъ госпиталяхъ. Причиною этихъ хроническихъ поносовъ было худое питаніе, сильно испорченный воздухъ въ госпиталяхъ и на судахъ, скорое истощеніе силъ даже отъ умѣреннаго повидимому физическаго труда. Поднятіе матеріальнаго уровня матросской обстановки уничтожило всѣ эти причины; по-этому въ послѣдующіе за 1856-мъ годы смертность отъ кишечныхъ катаровъ достигаетъ рѣдко одного процента, и то лишь въ годы эпидемическаго ихъ появленія.

Желудочно-кишечные катары служили постоянно предвѣстниками холеры и точно также по прекращеніи ея продолжали существовать, какъ бы въ видѣ самостоятельной эпидеміи. Въ балтійскихъ портахъ эти послѣдствія холеры длились иногда до 2 лѣтъ. За симъ, кромѣ эпидемическаго источника, важною причиною кишечныхъ катаровъ являлись климатическія условія.

Эти послѣднія причины обнаруживаютъ свое влія-

ніе преимущественно въ жаркихъ климатахъ. Непомѣрная трата влаги чрезъ испареніе возбуждаетъ неудержимый позывъ на питье и обремененіе желудка большимъ количествомъ воды постоянно ведетъ къ разстройству желудочно-кишечнаго канала. Кромѣ того, посѣщеніе портовъ въ южныхъ широтахъ точно также постоянно сопровождается разстройствомъ пищеваренія отъ злоупотребленія свѣжими плодами, въ особенности командами, пришедшими недавно изъ Кронштадта. Вслѣдствіе этого, на судахъ, плавающихъ въ Средиземномъ морѣ, въ Греческомъ Архипелагѣ, а также въ Черномъ морѣ и потомъ въ водахъ Южной Америки, Китая и Японіи, поносы составляютъ обыкновенно преобладающую болѣзнь. Смотря по степени и продолжительности жаровъ желудочно-кишечные катары являлись или въ легкой, уступчивой формѣ, или же сопровождались рѣзкими припадками брюшной колики, упадкомъ силъ и притомъ дѣлались весьма упорными и имѣли наклонность къ осложненію воспаленіемъ брюшныхъ внутренностей, или же къ переходу въ кровавый поносъ. Въ послѣдній годъ описываемаго періода кровавый поносъ показывался нерѣдко какъ осложненіе или послѣдствіе перемежающейся лихорадки между командами, расположенными на Дунаѣ и въ Санъ-Стефано. На судахъ же заграничнаго плаванія эта форма кишечнаго воспаленія появлялась лишь въ единичныхъ случаяхъ, и только на фрегатѣ «Свѣтлана» было 14 больныхъ, страдавшихъ кровавымъ поносомъ, во время перехода Индій-



скимъ океаномъ и Краснымъ моремъ въ 1873 году. У одного изъ этихъ больныхъ исходъ былъ смертельный.

Появленіе поносовъ на судахъ заставляетъ всегда принимать особыя мѣры предосторожности противъ развитія этого недуга, приводящаго частымъ повтореніемъ своимъ къ значительному ослабленію силъ команды. Запрещается на судахъ продажа сырыхъ плодовъ, къ водѣ прибавляется красное вино или ромъ, по захожденіи солнца бѣлое платье замѣняется шерстянымъ, купанье въ портахъ дозволяется лишь утромъ и вечеромъ, сокращаются работы и въ особенности по нагрузкѣ угля, ученіе производится до наступленія жаровъ, или же вечеромъ, по прошествіи ихъ. Строгое соблюденіе этихъ правилъ всегда сопровождалось лучшимъ успѣхомъ, какъ видно, напримѣръ, изъ плаванія въ 1869 году корвета «Аскольдъ» въ греческихъ водахъ. На фрегатѣ «Свѣтлана» въ 1873 году, сверхъ этихъ мѣръ была установлена еще раздача чая съ 2-хъ до 4-хъ часовъ пополудни, по прошествіи послѣобѣденнаго отдыха. Бывшій тогда на фрегатѣ старшій врачъ предложилъ эту мѣру вслѣдствіе сдѣланнаго имъ наблюденія, что наибольшая часть больныхъ прибывала отъ 4-хъ до 5-ти часовъ пополудни, спустя 2 или 3 часа послѣ отдыха своего, когда выпивалось большое количество воды. вмѣстѣ съ тѣмъ лагуны во время питія чая были закрываемы. На первый же день количество выпитой воды, доходившее прежде до 120 ведеръ въ день, уменьшилось на

45 ведеръ; одновременно уменьшилась и прибыль больныхъ, и спустя 10 дней поносы совсѣмъ прекратились. Чай въ тропическихъ странахъ надобно считать самымъ полезнымъ напиткомъ, такъ какъ лучше всѣхъ прочихъ умѣряетъ жажду и притомъ по содержанію дубильной кислоты дѣйствуетъ укрѣпляющимъ образомъ на кишечный каналъ.

Въ сѣверныхъ широтахъ желудочно-кишечные катары лишь въ рѣдкихъ случаяхъ имѣютъ причиною высокую температуру воздуха. Обыкновеннымъ источникомъ при плаваніи въ Балтійскомъ морѣ въ прежнее время служила перемѣна пищи береговой на судовую. Судовая порція, по дѣйствовавшему въ то время положенію 1858 года о довольствіи, обильная питательными началами, доставляя матросу нѣсколько болѣе  $\frac{2}{3}$  фунта мяса, пятую часть фунта масла и богатый азотомъ горохъ, заставляла усиленно работать желудочно-кишечный каналъ, мало привыкшій къ перевариванію большой массы пищевого матеріала послѣ береговаго довольствія, заключавшаго въ себѣ не болѣе одной третьей или даже одной четвертой части фунта тощаго мяса. Заключение о вліяніи недостаточности береговой пищи весьма наглядно подтверждается тѣмъ, что со введеніемъ въ 1870 году новаго положенія о береговомъ довольствіи матроса, по которому назначено 18 рублей въ годъ приварочныхъ денегъ на человѣка, появленіе поносовъ на судахъ внутренняго плаванія въ Балтійскомъ морѣ значительно сократилось. Переходъ на суда послѣ того пересталъ



уже разстраивать пищевареніе матроса; напротивъ того, понадобилось даже усиленіе отпускавшихся по положенію 1870 года порцій хлѣба и соли, что и состоялось въ 1872 году. Появленіе поносовъ всегда обращаетъ на себя вниманіе и на судахъ внутренняго плаванія, и противъ нихъ принимаются указанныя выше мѣры, а равно назначается усиленная порція чая для раздачи его командамъ по два раза въ день.

Во Владивостокѣ, въ 1873 году, открылась въ іюнѣ мѣсяцѣ эпидемія остраго желудочно-кишечнаго катара вслѣдъ за наступленіемъ сильныхъ жаровъ, сопровождавшихся густыми туманами и проливными дождями. Днемъ температура доходила въ тѣни до  $+26^{\circ}$  Реомюра, а ночью падала до  $+10^{\circ}$  и такая разность въ 16 градусовъ дѣлалась особенно чувствительною при сильной влажности воздуха. При маломъ въ то время устройствѣ города неизбежно произошло разложеніе нечистотъ и всѣхъ органическихъ продуктовъ, такъ что, пропитанная этими заразными началами, влага сдѣлалась причиною порчи воды въ колодцахъ и много содѣйствовала къ распространенію холерыны не только на берегу, но и на судахъ, стоявшихъ на рейдѣ. Принятые немедленно мѣры, состоявшія главнымъ образомъ въ удаленіи нечистотъ изъ непосредственнаго сосѣдства съ жилыми зданіями, не допустили развитія этой холерыны до злокачественной напряженности.

Цинга.

Въ теченіи двадцатипятилѣтія съ 1854 по 1878 годъ

число заболѣвшихъ и умершихъ цынгою выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

| Заболѣло. Умерло. |       |    | Заболѣло. Умерло. |       |    |
|-------------------|-------|----|-------------------|-------|----|
| въ 1854 году      | 5,093 | 5  | въ 1867 году      | 1,070 | 6  |
| — 1855 —          | 8,402 | 26 | — 1868 —          | 971   | 13 |
| — 1856 —          | 4,058 | 25 | — 1869 —          | 1,086 | 6  |
| — 1857 —          | 1,896 | 2  | — 1870 —          | 899   | 5  |
| — 1858 —          | 864   | »  | — 1871 —          | 906   | 28 |
| — 1859 —          | 1,348 | 1  | — 1872 —          | 951   | 10 |
| — 1860 —          | 862   | 2  | — 1873 —          | 274   | 6  |
| — 1861 —          | 768   | 2  | — 1874 —          | 292   | 7  |
| — 1862 —          | 968   | 6  | — 1875 —          | 383   | 4  |
| — 1863 —          | 717   | 5  | — 1876 —          | 225   | 7  |
| — 1864 —          | 657   | »  | — 1877 —          | 235   | 1  |
| — 1865 —          | 1,560 | 30 | — 1878 —          | 237   | 1  |
| — 1866 —          | 1,201 | 43 |                   |       |    |

Такимъ образомъ изъ 35,923-хъ цынготныхъ больныхъ, бывшихъ на флотѣ въ теченіи послѣднихъ 25-ти лѣтъ, половина падаетъ на трехлѣтіе крымской кампаніи. Самая высокая цифра приходится на 1855 годъ, въ который отъ цынги пострадало 8,402 человека; въ 1854 году ихъ было 5,093, а въ 1856 году 4,058 человекъ.

Но и эти цифры далеко не доставляютъ того громаднаго количества цынготныхъ, какое причитается на 1852 годъ. Тогда цынготныхъ было 12,682 на флотѣ. По свѣдѣніямъ, найденнымъ въ отчетахъ, цынга начала обнаруживаться въ Кронштадтѣ въ 1852 году съ января мѣсяца. Она присоединялась ко



всѣмъ почти болѣзнямъ, такъ что не было ни одного воспалительнаго процесса, ни одного наружнаго поврежденія, которое бы въ общемъ характерѣ своемъ не носило выраженія цынготнаго худосочія. Воспаленія грудныхъ органовъ всѣ сопровождались выпотами цынготнаго свойства въ плевру и въ околосердечную сумку. Цынга приняла совершенно характеръ эпидеміи, распространившись не только на морскихъ нижнихъ чиновъ, но и на гражданское населеніе Кронштадта. Тоже самое было наблюдаемо и въ с.-петербургскомъ портѣ. Въ Севастополѣ, также съ января мѣсяца, появилась тежду командами цынга, достигшая въ мартѣ степени повальной болѣзни, и осложнявшаяся, также какъ въ Кронштадтѣ, другіе болѣзненныя процессы, особенно воспаленіе грудныхъ органовъ. Не менѣе сильно пострадали отъ цынгѣ команды практическихъ эскадръ черноморскаго флота, сдавшихъ въ севастопольскій морской госпиталь множество цынготныхъ больныхъ въ іюлѣ и августѣ мѣсяцахъ.

Вообще цынготное худосочіе въ то время болѣе или менѣе проникло во всѣ команды нашего флота и открывшаяся чрезъ годъ турецкая война должна была, конечно, только усилить болѣзнетворныя причины. Комплектованіе флота по открытіи крымской кампаніи происходило въ усиленныхъ размѣрахъ, и на флотъ поступали во множествѣ люди слабосильные, набранные изъ среды населенія, пострадавшаго въ предшедшіе годы отъ повторявшихся безпрерывно холерныхъ и тифозныхъ эпидемій. Поэтому, хотя по прекращеніи

военныхъ дѣйствій число цынготныхъ значительно уменьшилось, но цынготное худосочіе далеко не было искоренено и всякая эпидемія сопровождалась усиленіемъ цынготныхъ больныхъ. Такъ въ 1865—1867 годахъ, при вновь возникшемъ распространеніи холеры и холерныхъ поносовъ, теченіе остротечныхъ болѣзней въ большинствѣ случаевъ утратило свой чисто воспалительный характеръ и обнаруживало замѣтную склонность къ переходу въ хроническіе процессы въ видѣ выпотовъ въ разныя полости, затажныхъ кишечныхъ катаровъ, къ болѣе или менѣе сильно развитой анеміи и другимъ такого свойства недугамъ, берущимъ начало въ цынготномъ худосочіи. Тоже самое было наблюдаемо и въ 1869 году, при развитіи тифозныхъ горячекъ. Такая цынготная обстановка болѣзней преимущественно относится до балтійскаго флота, въ которомъ болѣзнь эта въ особенности была распространена начиная съ 1855 по 1872 годъ включительно. Здѣсь цынга болѣе всего выступала во время вооруженія судовъ, особенно спѣшнаго весною или осенью. При работахъ, продолжающихся цѣлый день въ сырой и холодной атмосферѣ судовъ, покрытыхъ нерѣдко снаружи и изнутри слоемъ льда, цынга показывалась у людей, неодаренныхъ крѣпкимъ организмомъ.

Число цынготныхъ за эти 18 лѣтъ колебалось отъ 8,402-хъ до 675-ти. Въ 1873 году число цынготныхъ вдругъ уменьшается болѣе чѣмъ въ 3 раза, а именно: понизившись съ 951 за 1872 годъ до 274-хъ въ 1873 году. При этомъ необходимо замѣтить, что изъ этихъ



274-хъ цынготныхъ главная доля приходится на балтійскій флотъ и сибирскую флотилію. Большинство случаевъ представлялось въ такой легкой степени, которая въ прежнее отдаленное время даже совсѣмъ не удостоилась бы названія болѣзни. Около этой цифры продолжается и до сихъ поръ численность цынги на флотѣ и даже въ трехлѣтіе послѣдней войны не было замѣтно увеличенія цынготныхъ. Такимъ образомъ, относительно этой болѣзни поворотъ къ лучшему въ санитарномъ состояніи флота можно считать упроченнымъ, и такъ какъ въ настоящее время искорененіе цынги при самомъ ея начальномъ проявленіи считается одною изъ главныхъ заботъ со стороны какъ морскихъ властей, такъ и медицинскихъ чиновъ, то можно рассчитывать, что въ недалекомъ будущемъ мы исключимъ цыngu совсѣмъ изъ списка болѣзней на флотѣ. Существенное вліяніе на такой счастливый поворотъ въ здоровьи имѣло изданіе положенія о довольствіи командъ на флотѣ 1870 года. При этомъ не одно только увеличеніе мясной порціи, выдача свѣжей теплой пищи по 3 раза въ день и болѣе равномерное распредѣленіе пищевыхъ веществъ содѣйствовали къ улучшенію питанія, но также это зависѣло и отъ уничтоженія такъ называемой «заслуги». При существовавшей до 1870 года системѣ пищевой заслуги, матросы отказывали себѣ въ принятіи необходимаго количества пищи во время кампаніи для того, чтобы излишкомъ судовой порціи пополнить недостатокъ береговаго довольствія. Но еще болѣе вреда наносили своему здоровью

тѣ люди, которые оставшіяся отъ пищевой заслуги деньги истрачивали на спиртные напитки. Уничтоженіе заслуги, т. е. отмена выдачи денегъ за несѣденные во время кампаніи припасы, прямо повело къ тому, что матросы не находили никакого расчета не ѣсть до сыта и перестали изнурять себя неправильно понятою ими экономіею. Этому обстоятельству надобно приписать и то, замѣченное въ послѣдніе годы явленіе, что цынга обнаруживалась чаще между командами, остававшимися на берегу, чѣмъ у людей находившихся въ плаваніи. Очевидно, что береговая пища, отпускаемая людямъ во время вооруженія, а еще болѣе при валовыхъ работахъ, уступающая морской порціи, недостаточно соотвѣтствуетъ количеству происходящей за это время траты силъ. По свѣдѣніямъ, доставленнымъ изъ госпиталей, цынгою страдали преимущественно люди экипажей, суда которыхъ не вооружались, но люди которыхъ были посылаемы въ портъ на валовыя работы.

Такимъ образомъ въ балтійскомъ флотѣ послѣ 1857 года собственно цынга, какъ самостоятельная болѣзнь, не представляла сильно выраженныхъ припадковъ; опасность же зависѣла больше отъ осложненія цынгою другихъ болѣзней или отъ развитія воспалительныхъ процессовъ на цынготной почвѣ. Въ чистомъ видѣ проявленіе цынги относится къ сибирской флотилии и бѣломорскимъ маякамъ. Самое сильное распространеніе цынги по сибирской флотилии было въ 1855 году, во время перенесенія военнаго порта изъ



Петропавловска въ Камчаткѣ въ Николаевскѣ на Амурѣ. Тяжелыя работы и всякаго рода лишенія при плаваніи по Амуру были причиною распространенія цынги между командами морскаго вѣдомства и особенно въ расположенной въ Николаевскѣ части 28-го экипажа. Цынга развивалась какъ эпидемія, обнимая всѣ вообще классы населенія. Еще болѣе чѣмъ морскія команды страдали отъ этой болѣзни команды сухопутнаго вѣдомства и ссыльнорабочіе. Послѣ продолжительнаго перехода изъ Россіи въ Сибирь, ссыльные были назначены къ работамъ по постройкѣ батарей, производившимся весьма спѣшно и при самыхъ неблагоприятныхъ условіяхъ, во время жестокихъ морозовъ и въ снѣгу 1½ саженой глубины. Вообще, устройство города требовало неимоверныхъ усилій со стороны рабочаго люда всѣхъ вѣдомствъ, размѣщеннаго въ мѣстныхъ казармахъ и принужденнаго непрерывно питаться весьма недоброкачественной солониною, такъ какъ глубокіе снѣга замедляли привозъ свѣжаго мяса изъ Кызы и Удска. Понятно, что недостатокъ въ первыхъ потребностяхъ жизни и большая трата силъ на работахъ, и притомъ въ самыя суровыя погоды, производили крайне трудныя формы воспаленія грудныхъ органовъ, осложненнаго постоянно цынгою. Поэтому и смертельный исходъ цынги въ эти первые годы переселенія на Амуръ наступалъ ежегодно у 7-ми или 10 цынготныхъ больныхъ. Съ улучшеніемъ быта командъ и обезпеченіемъ правильнаго доставленія провизіи, цынга въ Ни-

колаевскѣ на Амурѣ весьма быстро уменьшилась. Засимъ, въ 1868 году цынга появилась между командами расположенными внѣ Николаевска, особенно на людяхъ лодки «Соболь», зимовавшей въ Амурскомъ лиманѣ. Лодка эта, совершившая кругосвѣтное плаваніе, была комплектована большею частию уроженцами юго-западныхъ губерній Россіи. Много цынготныхъ было также во время вооруженія судовъ въ протоки Пальво и въ промѣрныхъ партіяхъ. Нельзя оставить безъ упоминанія, что состоявшееся чрезъ 18 лѣтъ перенесеніе порта изъ Николаевска на Амурѣ во Владивостокъ не сопровождалось уже такими гибельными для состоянія здоровья командъ послѣдствіями, какъ устройство порта въ Николаевскѣ. Цынга во Владивостокѣ совсѣмъ не показывается.

О разительныхъ примѣрахъ пораженія цынгою при слуги на бѣломорскихъ маякахъ рассказано въ главѣ VII второй части «Обзора».

Изъ плававшихъ за границую судовъ можно указать на 3 случая развитія цынги. Въ 1870 году, на клиперѣ «Гайдамакъ», во время плаванія въ Охотскомъ морѣ и Шантарскомъ проливѣ, показались признаки цынги у 5-ти человѣкъ, въ весьма сильной степени, у 14-ти въ меньшемъ развитіи и у 30-ти человѣкъ расположеніе къ цынгѣ. Такимъ образомъ, изъ 152-хъ человѣкъ команды цынга обнаружилась у 49-ти человѣкъ. Плаваніе совершалось среди густыхъ тумановъ, бывшихъ иногда до того сильными, что, напримѣръ, 12 іюля на клиперѣ началъ взбираться большой сѣ-



рый медвѣдь, заблудившійся во льдахъ. При этомъ сырость была весьма чувствительна по причинѣ низкой температуры воздуха, спустившейся 13 іюля до  $+1^{\circ}$  Р. Плаваніе клипера, начиная съ Бахіи, было весьма неблагопріятно. Жары при безвѣтріи изрѣдка смѣнялись шквалами и проливными дождями; люди изнурились и многіе изъ нихъ страдали поносомъ, способствовавшимъ не мало къ развѣтію цынги.

Въ 1872 году цынга показалась на 39-ти человѣкахъ команды клипера «Изумрудъ», послѣ 27-ми мѣсячнаго труднаго плаванія, во время котораго онъ не имѣлъ ни одной спокойной продолжительной стоянки въ хорошемъ климатѣ. Признаки цынги начали показываться въ особенности послѣ лихорадокъ, перенесенныхъ командою во время стоянки въ бухтѣ Астролябія. На корветѣ «Богатырь», во время плаванія Индійскимъ океаномъ, показалась цынга на 21 больномъ, преимущественно у людей, страдавшихъ прежде по нѣскольку разъ кишечными катарами. Но всѣ эти 3 случая цынги на означенныхъ судахъ особенной важности не представляли и исцѣленіе больныхъ совершилось безъ замедленія, по приходѣ судовъ въ порты Японіи.

Легочная чахотка.

Хроническія пораженія легкихъ составляютъ, какъ извѣстно, одну изъ самыхъ частыхъ причинъ смерти. Въ теченіи описываемаго двадцатипятилѣтія, число заболѣвшихъ и умершихъ легочною чахоткою выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

| Заболѣло. Умерло. |             | Заболѣло. Умерло. |         |
|-------------------|-------------|-------------------|---------|
| въ 1854 году      | 1,294 1,073 | въ 1867 году      | 249 175 |
| — 1855 —          | 1,195 1,000 | — 1868 —          | 213 119 |
| — 1856 —          | 872 709     | — 1869 —          | 181 140 |
| — 1857 —          | 489 401     | — 1870 —          | 143 98  |
| — 1858 —          | 453 356     | — 1871 —          | 106 94  |
| — 1859 —          | 369 296     | — 1872 —          | 170 155 |
| — 1860 —          | 343 237     | — 1873 —          | 237 123 |
| — 1861 —          | 325 244     | — 1874 —          | 298 159 |
| — 1862 —          | 338 231     | — 1875 —          | 326 156 |
| — 1863 —          | 265 181     | — 1876 —          | 337 119 |
| — 1864 —          | 339 230     | — 1877 —          | 358 117 |
| — 1865 —          | 307 210     | — 1878 —          | 345 119 |
| — 1866 —          | 369 274     |                   |         |

Среднимъ числомъ около пятой части умершихъ въ морскомъ вѣдомствѣ относится къ пораженнымъ легочною чахоткою, такъ какъ на каждые 48 умершихъ вообще приходится 10 погибшихъ отъ чахотки. Но если исключить 3 года крымской кампаніи, въ которые относительная смертность значительно уменьшилась по преобладанію числа умершихъ отъ тифовъ и другихъ инфекціонныхъ болѣзней, то отношеніе смертности отъ легочной чахотки къ числу умершихъ отъ другихъ болѣзней выразится болѣе высокою цифрою, такъ какъ изъ 37 умершихъ вообще причитается 10 на легочную чахотку. Начиная съ 1858 до 1864 года, въ теченіи 7-ми лѣтъ, отъ легочной чахотки погибало относительно болѣе людей, противъ означенной выше средней цифры, и результатъ этотъ объясняется зна-



чительнымъ сокращеніемъ смертности отъ тифовъ и другихъ инфекціонныхъ болѣзней. Послѣ того въ послѣдующее 8-ми лѣтіе, до 1871 включительно, когда съ поступленіемъ рекрутовъ на флотъ возобновилось болѣе частое распространеніе тифовъ и сверхъ того господствовала холерная эпидемія, число умершихъ отъ чахотки представляетъ меньшій процентъ. Наконецъ, въ теченіи остальныхъ 7 лѣтъ, устанавливается болѣе постоянная норма 33-хъ процентовъ смертности отъ легочной чахотки изъ общаго итога умершихъ. Такимъ образомъ, средній изъ этихъ періодовъ, съ 1864 по 1871 годъ включительно, представляется наиболѣе благоприятнымъ, ибо на смертность отъ чахотки приходилось только 20 процентовъ. Такое улучшеніе было не только относительное, по причинѣ увеличеннаго числа умершихъ отъ другихъ болѣзней, но и дѣйствительное, такъ какъ число заболѣвшихъ и умершихъ отъ легочной чахотки постоянно уменьшалось до 1871 года.

Введенная по Высочайшему повелѣнію въ 1862 году номенклатура болѣзней, для употребленія какъ въ морскомъ, военномъ, такъ и гражданскомъ вѣдомствахъ, заключаетъ въ себѣ термины, соотвѣтствующіе господствовавшему въ то время ученію о происхожденіи болѣзней, и для легочной чахотки принято было названіе—бугорчатка легкихъ. Развитіе чахотки приписывалось исключительно отложенію въ дыхательныхъ органахъ бугорковъ, составляющихъ продуктъ особаго рода худосочія, которому и было посему присвоено

названіе бугорчатого или туберкулезнаго худосочія. Бугорчатка, согласно этому ученію, могла оставаться нѣкоторое, болѣе или менѣе продолжительное, время въ скрытомъ видѣ и проявиться лишь при наступленіи благопріятствующихъ ея развитію обстоятельствъ, въ числѣ которыхъ главное мѣсто было отведено испорченности воздуха въ тѣсныхъ помѣщеніяхъ. Вліяніемъ именно напитанной зловредными испареніями атмосферы объясняли распространеніе легочной чахотки между фабричнымъ населеніемъ, въ казармахъ и тюремныхъ заведеніяхъ. Основною же причиною чахотки считали худосочное состояніе крови, которое переходило отъ одного поколѣнія къ другому. Посему, согласно существовавшему въ то время мнѣнію, преобладающее вліяніе на заболѣваніе чахоткой должна была имѣть наслѣдственность, и всѣ врачи, при изслѣдованіи чахоточнаго больнаго, обращали особенное вниманіе на состояніе здоровья его родителей и родственниковъ.

При пользованіи больныхъ чахоткою нижнихъ чиновъ на флотѣ и въ арміи, весьма трудно, въ большинствѣ случаевъ, выяснять этотъ этиологическій моментъ, относительно состоянія здоровья родителей или того возраста, въ которомъ они умерли, если ихъ нѣтъ въ живыхъ. Но повторявшіяся постоянно во всѣхъ нашихъ госпиталяхъ наблюденія надъ молодыми матросами, которые, вступивши на службу въ цвѣтущемъ состояніи здоровья, съ отлично развитою грудью, чрезъ 3 — 4 года начинали чахнуть и подвергались неизбѣжному исходу легочной чахотки, заставляли



морскихъ врачей сильно сомнѣваться въ наслѣдственности и специфичности легочной чахотки. Все, что приходилось видѣть въ такого рода случаяхъ, напротивъ того указывало на происхожденіе болѣзни болѣе естественнымъ путемъ, подъ вліяніемъ служебной обстановки матроса. Простуда тѣла вызывала катаръ бронховъ или плевритъ; повтореніе этой болѣзни сопровождалось уже воспалительнымъ процессомъ въ самой легочной ткани; дальнѣйшее же распространеніе этого процесса совершалось подъ вліяніемъ простуды и истощенія силъ на работахъ, вызывая, въ заключеніе, исходъ въ нагноеніе въ соединеніи съ лихорадочною реакціею. Поэтому въ числѣ причинъ легочной чахотки мы постоянно встрѣчаемъ въ госпитальныхъ отчетахъ застарѣлые хроническіе катары бронховъ, которые принуждали больныхъ по нѣскольку разъ въ году отправляться въ госпиталь, для временнаго облегченія наиболѣе мучительныхъ припадковъ удушья и ослабленія отъ лихорадки. Въ особенности такого рода катары дѣлались опасными у людей нетрезваго поведенія, а также у тѣхъ, которые, по какимъ либо личнымъ расчетамъ, перемогались у себя на квартирѣ. Такого рода случаи чаще всего были наблюдаемы на людяхъ адмиралтейскихъ кадровъ рабочихъ и мастеровыхъ, оттягивавшихъ до послѣдней крайности поступленіе свое въ госпиталь, такъ какъ за это время они лишались части своей поденной заработной платы. Многочисленные факты, собранные надъ рабочими при ижорскихъ заводахъ, заставили

уже съ 1864 года бывшего главного доктора ижорскаго морскаго госпиталя смотрѣть на эти повторные катаральные процессы дыхательныхъ органовъ, какъ на главный источникъ образованія легочной чахотки. Въ этомъ же смыслѣ выразили свои взгляды и главные доктора другихъ нашихъ госпиталей, въ томъ числѣ и кронштадтскаго, имѣющаго возможность, по своей обширности, съ точностію провѣрять наблюденія на многочисленныхъ больныхъ.

Такимъ образомъ морская медицинская практика давно уже признала несостоятельность теоріи о наследственномъ и специфичномъ происхожденіи бугорчатки. Правильность такого взгляда нашихъ врачей нашла подтвержденіе и въ другихъ странахъ, и означенная теорія о бугорчаткѣ, какъ худосочной болѣзни, вскорѣ была замѣнена ученіемъ о туберкулезѣ, а потомъ, — о хроническомъ катаральномъ воспаленіи легкихъ. Практическая сторона этихъ ученій представляетъ ту существенную выгоду, что легочная чахотка разсматривается какъ исходъ воспалительнаго процесса, происшедшаго первоначально въ легочной ткани, или перешедшаго на нее изъ развѣтвленій бронховъ. Вся особенность этого воспаленія заключается лишь въ хроническомъ его теченіи, и въ томъ, что вызванное имъ нагноеніе поддерживается непрерывно, усиливаясь вслѣдствіе избытка кровью анатомическаго строенія легочной ткани. Но по сущности своей воспалительный процессъ, какъ во всякой другой ткани организма, такъ и въ легкихъ, можетъ быть останов-



ленъ въ началѣ своего проявленія. Такимъ образомъ выставляется на видъ вся важность пользованія всѣхъ вообще катаровъ или воспаленія грудныхъ органовъ, въ какой бы незначительной, по видимому, степени они не проявлялись.

Послѣ такого измѣненія взгляда на происхожденіе болѣзни и отнесенія главныхъ ея источниковъ къ свойствамъ трудной и суровой морской службы, яснѣе чѣмъ когда либо опредѣлилась вся важность пріема во флотъ людей, обладающихъ развитіемъ тѣла и здоровьемъ, достаточными для перенесенія всѣхъ трудностей морской службы. Въ главѣ II первой части «Обзора» подробно изображены тѣ мѣры, которыя были приняты съ этою цѣлію, и пониженіе смертности отъ чахотки съ 1865 по 1871 годъ должно быть вполне отнесено къ комплектованію флота людьми болѣе крѣпкаго сложенія. Другая мѣра, облегченіе правилъ о зачисленіи страдающихъ хроническими болѣзнями въ разрядъ неспособныхъ, также содѣйствовала къ уменьшенію числа умирающихъ отъ чахотки. Учрежденною въ 1866 году въ морскомъ министерствѣ комисіею для изслѣдованія причинъ усиленной смертности на флотѣ были собраны подробныя свѣдѣнія о санитарныхъ качествахъ людей въ командахъ, а равно о больныхъ нижнихъ чинахъ въ госпиталяхъ и лазаретахъ. Въ лечебныхъ заведеніяхъ оказалось болѣе  $\frac{1}{4}$  части больныхъ, одержимыхъ хроническими недугами, заставляющими ихъ проводить въ госпиталѣ большую часть года. Въ составѣ командъ найдены также

въ большомъ числѣ люди, страдающіе хроническимъ катаромъ легкихъ, органическими пороками сердца, завалами брюшныхъ внутренностей, язвами на нижнихъ конечностяхъ и другими неизлечимыми недугами, дѣлающими людей неспособными ко всякому правильному, а тѣмъ болѣе напряженному труду. Необходимо было уволить отъ службы всѣхъ этихъ людей, бывшихъ лишь обремененіемъ командъ и госпиталей, и посему въ 1866 году состоялось Высочайшее для этой цѣли повелѣніе, на основаніи котораго удалены изъ командъ, въ качествѣ неспособныхъ III статьи, т. е. въ полную отставку, до 800 человекъ. Вслѣдъ за тѣмъ измѣнены самыя условія зачисленія матросовъ въ неспособные. Прежними положеніями о неспособныхъ къ службѣ людяхъ увольненіе въ отставку было обставлено крайне строгими правилами, и хворые люди переводились изъ флотскихъ экипажей въ рабочіе и ластовые экипажи. Въ настоящее время, когда работа матроса потеряла значеніе валовой работы и оцѣнкою годности матроса служатъ личныя его качества и личный трудъ, мѣриломъ для увольненія людей служить количество времени, утраченного имъ за болѣзнію въ теченіи года. При обсужденіи неспособности къ службѣ, принимается во вниманіе вся служебная обстановка, и если окажется, что развитіе болѣзни достигло такой степени, что требуетъ извѣстнаго времени отдыха въ теченіи сутокъ, или что болѣзнь повторяется отъ всякаго нарушенія въ обыкновенной діетѣ или въ привычномъ одѣяніи, то нельзя считать уже одержимаго



такимъ недугомъ человѣка способнымъ переносить всѣ трудности, составляющія необходимую принадлежность флотской службы. При этомъ руководствуются тѣмъ соображеніемъ, что человѣкъ, неимѣющій возможности нести флотской службы, въ большинствѣ случаевъ имѣетъ достаточно силъ, чтобы заняться на родинѣ болѣе соотвѣтствующею его здоровью работою сдѣлаться полезнымъ членомъ общества.

Одною изъ важнѣйшихъ предохранительныхъ мѣръ противъ чахотки служить охрана грудныхъ органовъ отъ простуды, и въ этомъ случаѣ самую существенную пользу морскимъ нижнимъ чинамъ доставило новое положеніе 1874 года объ обмундированіи. На основаніи этого положенія каждый матросъ получаетъ рубашку изъ бумажной шерстяной ткани, надѣваемую прямо на тѣло подъ холщевую рубаху. Плотная ткань такой натѣльной рубашки, удерживая испаренія поверхности тѣла, предохраняетъ туловище отъ мгновеннаго остыванія. Между тѣломъ и рубашкою образуется своя особая атмосфера, которая приходитъ въ равновѣсіе съ наружнымъ воздухомъ на столько медленно, что кожа можетъ перенести соприкосновеніе съ наружнымъ воздухомъ безъ всякаго нарушенія ея отправленій. Этотъ новый предметъ обмундированія матроса должно считать какъ одинъ изъ самыхъ важныхъ факторовъ для противодѣйствія легочной чахоткѣ на флотѣ.

Венерическія  
болѣзни.

Въ теченіи минушаго двадцатипятилѣтія, число заболѣвшихъ венерическими болѣзнями было слѣдующее:

|                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| въ 1854 году 4,705 | въ 1867 году 2,602 |
| — 1855 — 3,930     | — 1868 — 2,076     |
| — 1856 — 3,480     | — 1869 — 2,213     |
| — 1857 — 3,688     | — 1870 — 2,473     |
| — 1858 — 3,391     | — 1871 — 2,521     |
| — 1859 — 2,916     | — 1872 — 2,374     |
| — 1860 — 3,200     | — 1873 — 2,534     |
| — 1861 — 2,852     | — 1874 — 2,227     |
| — 1862 — 2,959     | — 1875 — 2,118     |
| — 1863 — 3,208     | — 1876 — 2,373     |
| — 1864 — 3,772     | — 1877 — 2,501     |
| — 1865 — 3,355     | — 1878 — 2,306     |
| — 1866 — 3,119     |                    |

Число умершихъ отъ этихъ болѣзней самое незначительное и не превышаетъ во всѣ вышеприведенные годы, въ общей сложности, 39 человѣкъ.

Больные, страдающіе разнаго рода венерическими болѣзнями, составляютъ постоянно весьма значительный контингентъ въ морскихъ госпиталяхъ; на ежедневное налічіе больныхъ рѣдко причитается лишь 20, а гораздо чаще 25 и даже 30 процентовъ венерическихъ. По отношенію къ числу командъ, среднимъ числомъ приходится въ годъ на 1000 человѣкъ наличнаго состава 73 венерическихъ больныхъ, причемъ крайніе предѣлы составляютъ 35 въ 1856 году и 103 въ 1865 году на каждую 1000 человѣкъ.

При такомъ распространеніи венерическихъ болѣзней между морскими командами въ главныхъ нашихъ портахъ, особенно въ Кронштадтѣ и Николаевѣ, въ



видахъ возможнаго ограниченія означенныхъ болѣзней и охраненія нижнихъ чиновъ отъ зараженія ими, признано было необходимымъ усилить надзоръ за проституціей и для сего учредить комисіи для разбора бродячихъ женщинъ, сперва въ Кронштадтѣ—въ 1858 году, затѣмъ въ Николаевѣ—въ 1860 году.

Почти одновременно съ учрежденіемъ комисіи въ Николаевѣ, предполагалось учредить такую же и въ Астрахани, мѣстѣ сосредоточенія тогда командъ каспійской флотиліи, но учрежденіе это не состоялось. Затѣмъ, съ упраздненіемъ военного порта въ этомъ городѣ и переводомъ порта и морскихъ командъ въ Баку, учрежденіе усиленнаго надзора за проституціей въ Астрахани потеряло значеніе для морскаго вѣдомства. Въ виду же сильнаго распространенія венерическихъ болѣзней между нижними чинами каспійскаго экипажа въ Баку, явилась необходимость къ принятію всевозможныхъ мѣръ къ охраненію морскихъ нижнихъ чиновъ отъ зараженія означенными болѣзнями въ этомъ городѣ.

Комисіи для разбора бродячихъ женщинъ, учрежденная въ г. Николаевѣ, существовала недолго: вслѣдствіе значительныхъ сокращеній въ смѣтныхъ ассигнованіяхъ по морскому министерству въ 1866 году, она была упразднена. Несмотря на свое кратковременное существованіе, она принесла достаточно пользы въ видахъ уменьшенія заболѣваній венерическими болѣзнями черноморскихъ экипажей, расположенныхъ въ Николаевѣ. Въ послѣдующее за упраздненіемъ комми-

сін время, особенно съ увеличеніемъ въ Николаевѣ какъ морскихъ командъ, такъ равно и вольнорабочихъ, число венерическихъ больныхъ съ каждымъ годомъ начало увеличиваться, такъ что возстановленіе по прежнему врачебно-полицейскаго надзора за проституціей въ этомъ портѣ становится мѣрою все болѣе и болѣе настоятельною. Коммисія для разбора бродячихъ женщинъ, учрежденная въ Кронштадтѣ, существуетъ и въ настоящее время. Она вѣдаетъ, какъ и бывшая въ Николаевѣ, только женщинами тайно промышляющими развратомъ въ трактирахъ, питейныхъ домахъ, баняхъ и другихъ притонахъ, не касаясь женщинъ въ домахъ терпимости и занимающихся проституціонной практикой въ одиночку. Но, въ послѣдствіи, кругъ дѣятельности коммисіи, въ видахъ преслѣдованія санитарныхъ цѣлей, неминуемо долженъ былъ распространиться и на проституттокъ, внесенныхъ въ полицейскіе списки, и на дома терпимости, состоящіе въ непосредственномъ вѣдѣніи полиціи. На основаніи правилъ коммисіи, привлеченіе къ отвѣтственности публичныхъ и бродячихъ женщинъ за уклоненіе отъ обязательныхъ срочныхъ освидѣтельствowań, а также за сокрытіе и пренебреженіе сифилитической болѣзни, а содержательницъ домовъ терпимости за намѣренное укрывательство отъ осмотра живущихъ у нихъ женщинъ, оказавшихся по освидѣтельствowań зараженными сифилисомъ и притомъ въ запущенныхъ формахъ, было возложено на полицію. Между тѣмъ 10-ти лѣтнее существованіе коммисіи въ Кронштадтѣ, на при-



веденныхъ основаніяхъ, указывало на недостаточное содѣйствіе въ этомъ дѣлѣ полиціи, и потому въ 1867 году, по введеніи въ этотъ городъ мировыхъ учрежденій, сдѣлано было распоряженіе, чтобъ всѣ дѣла по взысканіямъ за проступки съ публичныхъ женщинъ и содержательницъ домовъ терпимости передаваемы были на обсужденіе мировыхъ судей, согласно положенія о сихъ послѣднихъ. Вслѣдствіе этого, привлеченіе къ отвѣтственности такихъ женщинъ, по распоряженію уже самой комисіи, было основано на составленіи подробныхъ врачебныхъ актовъ въ кронштадтскомъ морскомъ госпиталѣ. Въ актахъ этихъ, кромѣ точнаго опредѣленія болѣзни, обозначалось также заключеніе о томъ, какъ долго до поступленія въ госпиталь болѣзнь могла продолжаться и могла ли болѣзнь быть извѣстною зараженной женщинѣ. Въ случаѣ положительнаго отвѣта на эти вопросы, сама женщина, а если было необходимо, то и содержательница дома терпимости, были привлекаемы къ отвѣтственности предъ мировымъ судомъ, который, на основаніи представленныхъ подписавшими актъ медиками объясненій, подвергалъ виновныхъ денежному штрафу или заключенію подъ арестъ. При такомъ веденіи дѣла, всѣ ухищренія проститутокъ и содержательницъ искаженіемъ фактовъ затмить истину не могли имѣть успѣха, такъ какъ публичная провѣрка медицинской стороны каждаго такого случая совершенно выясняла настоящій характеръ болѣзни со всѣми ея послѣдствіями.

Налагаемые мировыми судьями денежные штрафы и аресты оказались самою дѣйствительною мѣрою для того, чтобъ одиночки и живущія въ домахъ терпимости женщины, при зараженіи сифилисомъ, не скрывали своей болѣзни и аккуратно въ назначенное время являлись для медицинскаго освидѣтельствованія, и чтобъ содержательницы домовъ терпимости, въ видахъ своего интереса, не задерживали и не укрывали заболѣвшихъ живущихъ у нихъ женщинъ. Такимъ образомъ быстрое преслѣдованіе провинившихся чрезъ комисію, а не чрезъ полицію, какъ было прежде, служило главною причиною ограниченія венерическихъ болѣзней въ Кронштадтѣ, число которыхъ, со времени правильной постановки дѣла по привлеченію проститутокъ и содержательницъ къ отвѣтственности предъ мировымъ судомъ, сократилось съ 816 въ 1870 году до 398 въ 1874 году.

Нѣтъ сомнѣнія, что комисія для разбора бродячихъ женщинъ въ Кронштадтѣ болѣе приносила бы пользы, если бы сфера ея дѣйствій обнимала собою все вообще классы проституціи, т. е. чтобъ въ ея вѣдѣніи были и женщины въ домахъ терпимости и занимающіяся проституціонною практикой въ одиночку, состоящія въ непосредственномъ вѣдѣніи общей полиціи, которая, при множествѣ лежащихъ на ней обязанностей по охраненію благочинія, конечно, смотритъ на проститутокъ какъ на второстепенную отрасль своего управленія. При этомъ необходимо должна теряться главная цѣль надзора за проституціею, т. е. санитар-



ное состояніе этого вреднаго для большихъ городовъ класса жителей.

Изъ этого видно, какъ важно сосредоточеніе всѣхъ административныхъ распоряженій по проституціи въ одномъ учрежденіи. Процедура преслѣдованія распро- странителей заразы до такой степени упростилась бы, что не было бы ни одного случая зараженія, который бы остался не обследованнымъ и по которому винов- ные не несли должнаго наказанія. Въ виду этого, при увеличеніи въ послѣднее время числа заболѣвающихъ венерическими болѣзнями въ нашихъ большихъ воен- ныхъ портахъ, предполагено ввести въ нихъ врачебно- полицейскіе комитеты, простирающіе свои дѣйствія надъ всѣми лицами, которыя прикосновенны къ про- ституціи, и которыя могутъ способствовать къ рас- пространенію венерическихъ болѣзней. Такимъ обра- зомъ вѣдѣнію такого комитета должны подлежать не только проститутки, но и санитарный надзоръ, по отношенію къ венерическимъ болѣзнямъ, за фабрич- нымъ населеніемъ, за артелями рабочихъ, за прислу- гою обоего пола, особенно въ общественныхъ и тор- говыхъ заведеніяхъ.

При разработкѣ положенія о комитетѣ, приняты во вниманіе полученные въ Кронштадтѣ результаты къ ис- корененію сифилиса при содѣйствіи мировыхъ учреж- деній. Поэтому, въ составъ врачебно-полицейскаго комитета включенъ представитель мировой юстиціи, на которомъ лежитъ обязанность давать законное на- правленіе всѣмъ спорнымъ дѣламъ, возникающимъ

между проститутками и ихъ содержательницами и административнымъ персоналомъ комитета. Въ самыхъ же правилахъ съ точностію обозначено все то, что принадлежитъ единоличному рѣшенію предсѣдателя комитета, коллегіальному обсужденію всѣхъ членовъ комитета и къ разбирательству мировыми судьями. Этой послѣдней категоріи дано, по возможности, большое расширеніе, такъ какъ полученный въ Кронштадтѣ опытъ вполне убѣдилъ, что публичное разбирательство дѣлъ, касающихся проституціи, даетъ совершенно достаточное ручательство въ охраненіи санитарныхъ цѣлей, а съ другой стороны отстраняетъ отъ административнаго учрежденія всякое нарѣканіе въ произволѣ. Проекты комитета разосланы отъ управленія флота генераль-штабъ-доктора на заключеніе главныхъ командировъ портовъ, а командиру бакинскаго порта поручено войти въ сношеніе съ подлежащимъ вѣдомствомъ о степени возможности примѣненія этого проекта къ городу Баку. Городъ этотъ, какъ сказано выше, служитъ источникомъ зараженія для чиновъ каспійской флотиліи, а между тѣмъ полицейскій надзоръ за проституціей находится тамъ въ крайне неудовлетворительномъ положеніи и нисколько не обезпечиваетъ ни жителей Баку, ни расположенныхъ тамъ воинскихъ чиновъ отъ зараженія больными персіянками, еврейками, татарками и женщинами другихъ племенъ, промышляющими проституціей въ этомъ новомъ, разрастающемся городѣ. По мнѣнію мѣстныхъ властей, правильный



систематическій осмотръ всѣхъ вообще проститутокъ въ Баку могъ бы вызвать серьезное столкновение съ жителями тѣхъ національностей, къ которымъ принадлежатъ эти женщины, такъ какъ у восточныхъ народовъ освидѣтельствоваіе тѣла женщины составляетъ собою нарушение религіозныхъ повѣрій. Поэтому являюся на осмотръ лишь тѣ женщины, которыя сами того пожелаютъ и, само собою разумѣется, такой надзоръ за проституціею равняется совершенному его отсутствію.

Введенные съ 1868 года расчеты о ежедневномъ состояніи больныхъ въ госпиталяхъ и лазаретахъ указываютъ на уменьшеніе продолжительности венерическихъ болѣзней за послѣдніе 4 года. Такъ въ 1869 году среднее число больничныхъ дней на одного больного составляло 52, а за послѣдніе 3 года 34. Согласно этому, убыль людей по поводу венерическихъ болѣзней понизилась съ 265 до 213 на команды вообще и съ 10-ти до 8,6 на каждую 1,000 человекъ команды. Результаты эти получены болѣе строгимъ сортированіемъ венерическихъ больныхъ на такихъ, которые непременно должны оставаться въ госпиталяхъ или лазаретахъ, и на такихъ, которые могутъ быть пользованы въ качествѣ приходящихъ больныхъ. Въ эту послѣднюю категорію допускаются, конечно, лишь люди, страдающіе легкими формами болѣзни и соблюдающіе должную при пользованіи этихъ болѣзней опрятность. Но кромѣ того, къ сокращенію ежедневной убыли по поводу венерическихъ болѣзней со-

дѣйствовало также болѣе точное изученіе основныхъ началъ сифилидологіи.

Конституціональный сифилисъ проходитъ чрезъ извѣстные періоды, совершая кругъ свой обыкновенно въ теченіи отъ двухъ до четырехъ лѣтъ. Въ продолженіе этого времени происходятъ возвраты видимыхъ припадковъ сифилиса, продолжительность которыхъ при рациональномъ леченіи съ каждымъ разомъ уменьшается. Предотвращеніе такихъ возвратовъ недостижимо при настоящемъ состояніи науки, и потому, такъ называемое, радикальное леченіе сифилиса должно быть отнесено къ процедурѣ, которая можетъ принести больному лишь болѣе или менѣе значительный вредъ. Въ виду этого, пользованіе ограничивается уничтоженіемъ признаковъ болѣзни на доступныхъ изслѣдованію частяхъ, такъ что, какъ скоро общій видъ больного удовлетворителенъ и питаніе его исправно, его выписываютъ изъ госпиталя. Производимое взвѣшиваніе даетъ знать, находится ли процессъ въ постепенномъ развитіи, или онъ идетъ на убыль; прибываніе вѣса тѣла удостовѣряетъ въ исчезновеніи, хотя бы временномъ, дѣйствія заразительнаго начала, уменьшеніе же вѣса или остановка въ прибыви служитъ признакомъ, что ядъ продолжаетъ дѣйствовать. Поэтому, при леченіи конституціональнаго сифилиса, взвѣшиваніе тѣла имѣетъ большое значеніе и введено во всѣхъ нашихъ госпиталяхъ. При такомъ образѣ дѣйствій, больной сифилитикъ остается нынѣ въ госпиталѣ среднимъ числомъ отъ 1½ до 2-хъ мѣсяцевъ, тогда какъ прежде



этотъ срокъ былъ вдвое продолжительнѣе. Притомъ, въ настоящее время сифилитики выходятъ изъ госпиталя не изнуренные, съ хорошо сохраннымъ пищевареніемъ и при удовлетворительномъ питаніи тѣла, тогда какъ въ прежнее время они выходили истощенные не только отъ своей болѣзни, но и отъ дѣйствія принятаго внутрь большого количества минеральныхъ медикаментовъ и наконецъ съ болѣе или менѣе развитою госпитальною кахексією.

Такимъ образомъ въ леченіи сифилиса совершился коренной переворотъ и морскіе врачи близко слѣдятъ за всѣми вновь являющимися по этой части открытіями медицинской науки и практики. Такъ въ новѣйшее время, кромѣ предложеннаго вѣнскою школою леченія сифилиса втираніемъ ртутной мази, примѣняется система введенія ртути подкожными впрыскиваніями. Этотъ способъ леченія представляетъ большое преимущество въ томъ отношеніи, что медикаментъ не приходитъ въ соприкосновеніе съ желудочно-кишечнымъ каналомъ; вновь же предложенное измѣненіе его, повидимому, доставляетъ вполне вѣрное ручательство въ томъ, что устранена опасность отъ мѣстнаго дѣйствія лекарства, и что вмѣстѣ съ тѣмъ избранные для введенія подъ кожу препараты обладаютъ свойствами въ высокой степени быстрого всасыванія.

Прочія болѣзни  
чиновъ морскаго  
вѣдомства.

Кромѣ разсмотрѣнныхъ выше группъ, включающихъ въ себя 316,551 больного, прочія болѣзни чиновъ морскаго вѣдомства принадлежатъ къ большимъ отдѣламъ недуговъ повѣтреннаго свойства, или трав-

матическаго происхожденія и къ послѣдствіямъ разныхъ внутреннихъ и наружныхъ патологическихъ процессовъ, принявшихъ хроническое теченіе. Въ общей сложности по этимъ отдѣламъ приходится 689,602 больныхъ, т. е. вдвое болѣе чѣмъ по разсмотрѣннымъ выше 8-ми группамъ. Число заболѣвшихъ, умершихъ и процентъ смертности по этимъ отдѣламъ представляются въ такомъ видѣ:

|                                                         | Заболѣло. | Умерло. | Процентъ смертности. |
|---------------------------------------------------------|-----------|---------|----------------------|
| остротечныя грудныя болѣзни . . . . .                   | 171,084   | 1,776   | 0,12                 |
| остротечныя болѣзни другихъ органовъ и частей . . . . . | 185,485   | 3,731   | 2,01                 |
| травматическія поврежденія . . . . .                    | 201,044   | 2,724   | 1,35                 |
| разныя внутреннія, хроническія болѣзни . . . .          | 131,989   | 5,703   | 4,32                 |

Сопоставленіемъ этихъ цифръ выясняется большое распространеніе катаровъ и вообще заболѣваній дыхательныхъ путей, которые подвергаются простудѣ предпочтительно предъ органами другихъ полостей. Но вмѣстѣ съ тѣмъ онѣ представляютъ значительно меньшую напряженность въ отношеніи числа умершихъ. Наибольшая смертность падаетъ, конечно, на хроническія болѣзни.

Оканчивая перечисленіе болѣзней, проявившихся во флотѣ въ минувшее двадцатипятилѣтіе, необходимо еще упомянуть о томъ вліяніи, которое имѣетъ на предотвра-

Прививаніе предохранительной осни.



щеніе развитія болѣзней среди морскихъ командъ обязательное прививаніе предохранительной оспы, первоначальное и повторенное, которому подвергаются рекруты и новобранцы при поступленіи на флотъ. Въ 1867 году, въ виду эпидемическаго распространенія натуральной оспы въ С.-Петербургѣ, вторичному прививанію предохранительной оспы подвергнуты были всѣ нижніе чины морскаго вѣдомства, находившіеся въ С.-Петербургѣ и Кронштадтѣ. Изъ 15,155 случаевъ въ 6,077-ми оспа принялась, т. е. болѣе чѣмъ въ 40% случаевъ оказался полный успѣхъ. Такой неожиданный результатъ уже самъ по себѣ доказалъ, что почти у половины нашихъ командъ существовало предрасположеніе къ воспринятію оспеннаго яда, и что упущеніе повторнаго прививанія могло бы имѣть послѣдствіемъ страшное распространеніе оспенной эпидеміи въ нашихъ балтійскихъ портахъ. Но безъ этой мѣры отъ оспы не избавились бы и наши суда въ заграничномъ плаваніи, такъ какъ въ приморскихъ городахъ Греціи, въ водахъ которой крейсеруетъ наша эскадра, въ 1867 и 1868 годахъ сильно свирѣпствовала оспа, перешедшая и на нѣкоторыя иностранныя военныя суда, причемъ жестоко пострадали отъ нея стоявшіе на пирейскомъ рейдѣ два англійскіе фрегата. Между тѣмъ на стоявшемъ на томъ же рейдѣ нашемъ корветѣ «Витязь», всей командѣ котораго предъ уходомъ изъ Кронштадта въ 1867 году была привита повторная оспа, не оказалось заболѣваній этою болѣзнію, а равно

и на другихъ судахъ, бывшихъ тогда въ составѣ эскадры Средиземнаго моря.

Но кромѣ вышеозначенныхъ 1.006,153 больныхъ, принадлежащихъ къ морскимъ командамъ, было пользовано въ минувшее двадцатипятилѣтіе въ морскихъ Использованіе въ морскихъ врачебныхъ учрежденіяхъ лицъ посто- ровныхъ вѣдомствъ. врачебныхъ учрежденіяхъ еще 502,422 больныхъ, не принадлежащихъ къ личному составу морскихъ чиновъ.

Означенные больные раздѣляются на слѣдующія категории:

|                                              | Заболѣло. | Умерло. | Процентъ смертности. |
|----------------------------------------------|-----------|---------|----------------------|
| чиновъ военно-сухопутнаго вѣдомства. . . . . | 117,418   | 7,988   | 6,80                 |
| разныхъ лицъ гражданскаго вѣдомства. . . . . | 107,668   | 10,980  | 10,19                |
| женъ и дѣтей лицъ разныхъ вѣдомствъ. . . . . | 277,336   | 19,627  | 7,08                 |

Такъ какъ въ этотъ же періодъ времени на 1.006,153 заболѣвшихъ морскихъ чиновъ было умершихъ 34,348, т. е. 3,41 процента, то оказывается, что наивысшій процентъ смертности падаетъ на лицъ гражданского вѣдомства, а низшій на морскихъ чиновъ.

Смертность между лицами гражданского вѣдомства въ 3 раза болѣе, чѣмъ между морскими чинами, и падаетъ преимущественно на рабочихъ, переселяющихся въ наши порты значительными массами весною съ началомъ построекъ. Крайне неудовлетворительное положеніе этихъ рабочихъ вызываетъ между ними распространеніе тифовъ и цынги въ огромныхъ размѣ-



рахъ. Пятнистый тифъ въ Кронштадтѣ постоянно обнаруживался прежде всего между рабочими и потомъ уже переходилъ на военно-сухопутныхъ и морскихъ чиновъ. Учрежденныя въ Кронштадтѣ въ 1874, а въ Николаевѣ въ 1876 году, санитарныя коммисіи серьезно занялись разработкою крайне сложнаго вопроса о положеніи рабочихъ въ нашихъ военныхъ портахъ, и производимыя ими обследованія касались прежде всего помѣщенія рабочихъ. Въ этомъ отношеніи мѣры пришлось ограничить лишь напоминаніями подрядчикамъ о существующихъ уже на этотъ предметъ постановленіяхъ и наблюденіемъ, чтобы они соблюдали хотя наиболѣе существенныя изъ этихъ постановленій. Но еще болѣе остается желать по продовольствію рабочихъ, такъ какъ собранныя означенными коммисіями свѣдѣнія приводятъ къ тому неутѣшительному результату, что пища рабочихъ далеко не соответствуетъ расходу физическаго труда, требуемаго отъ нихъ.

По отношенію къ военно-сухопутнымъ чинамъ, процентъ смертности представляется вдвое сильнѣе между ними, чѣмъ между морскими чинами отъ того, что взяты въ расчетъ только тѣ военно-сухопутные чины, которые были пользованы въ морскихъ госпиталяхъ и лазаретахъ, и, весьма вѣроятно, если прибавить къ этому количеству такъ называемыхъ околоточныхъ больныхъ, а равно больныхъ, приходящихъ въ лазареты и пріемные покои за пособіями, то напряженность болѣзней будетъ выражена у чиновъ военно-

сухопутнаго вѣдомства приблизительно такимъ же процентомъ смертности, какъ у морскихъ чиновъ. Высокій же процентъ смертности между больными женами и дѣтьми лицъ разныхъ вѣдомствъ объясняется частію болѣзнями органовъ половой сферы, сопровождающими беременность, частію же большою цифрою умирающихъ въ раннихъ возрастахъ, особенно дѣтей до одного года. Кромѣ того, какъ между женщинами, такъ и между мужчинами невоеннаго званія, довольно значительная смертность зависитъ еще отъ того, что въ нашихъ госпиталяхъ находится много лицъ, страдающихъ старческою дряхлостью и нуждающихся собственно въ богадѣленномъ призрѣніи. Отправляются же такого рода, отживающіе свой вѣкъ, люди въ наши госпитали главнымъ образомъ потому, что ни въ Кронштадтѣ, ни въ Николаевѣ не имѣется такихъ богадѣленъ, въ которыхъ бы эти старики и старухи могли пользоваться такою хорошею пищею и такими удобствами, какъ въ нашихъ госпиталяхъ.

Въ 1854 году существовало 7 морскихъ госпиталей, заключавшихъ въ себѣ по штату 5,500 больничныхъ кроватей, а именно:

|                                  |          |                   |   |
|----------------------------------|----------|-------------------|---|
| Кронштадтскій.                   | .. . . . | на 2,500 кроватей |   |
| С.-Петербургскій (Калинковскій). | »        | 300               | » |
| Ижорскій.                        | .. . . . | » 150             | » |
| Свеаборгскій.                    | .. . . . | » 600             | » |
| Севастопольскій.                 | .. . . . | » 1,200           | » |
| Николаевскій.                    | .. . . . | » 600             | » |
| Петропавловскій.                 | .. . . . | » 150             | » |

Морскіе госпитали и лазареты въ 1854 году.



Кромѣ того было 12 такъ называемыхъ постоянныхъ лазаретовъ, снабженныхъ самостоятельнымъ хозяйствомъ и отличавшихся отъ госпиталей только меньшимъ числомъ кроватей. Изъ этихъ лазаретовъ 5 было при морскихъ учебныхъ заведеніяхъ и наибольшій изъ нихъ находился при морскомъ кадетскомъ корпусѣ, на 50 кроватей. За симъ, 2 лазарета были при арестантскихъ ротахъ въ С.-Петербургѣ и Николаевѣ, 1 при каменно-островскомъ инвалидномъ домѣ, 1 при командѣ въ Лодейномъ полѣ, 2 въ Архангельскѣ при Ширшемскихъ заводахъ и Лапоминской гавани и 1 при вновьустроенномъ портѣ въ Баку. Въ этихъ лазаретахъ считалось 264 кровати. Лазаретамъ же, состоящимъ при верфяхъ и адмиралтействахъ, и снабжаемыхъ всеми госпитальными вещами и предметами врачебнаго имущества отъ госпиталей или постоянныхъ лазаретовъ, было присвоено названіе временныхъ лазаретовъ. Такихъ лазаретовъ считалось: въ Петербургѣ 4, въ Соломбальскомъ селеніи архангельскаго порта 1 и на островѣ Ашур-Адѣ 1. Больничныхъ кроватей въ нихъ состояло отъ 5 до 10-ти; во всехъ 6 временныхъ лазаретахъ было 42 кровати.

Слѣдующія въ нихъ перемены.

Съ 1855 года произошли слѣдующія перемены въ составѣ морскихъ врачебныхъ учреждений. По перенесеніи главнаго порта Восточной Сибири изъ Камчатки на Амуръ, закрытъ въ 1855 году госпиталь въ Петропавловскѣ на 150 кроватей и открыто два такихъ же госпиталя въ Николаевскомъ и Маріинскомъ

постахъ. Этотъ послѣдній госпиталь закрыть въ 1866 году, а госпиталь изъ Николаевска на Амурѣ переведенъ въ 1872 году во Владивостокъ. Въ 1856 году переданъ въ военное вѣдомство свеаборгскій морской госпиталь. Въ Севастополѣ госпиталь уменьшенъ въ 1856 году съ 1,200 на 300 кроватей, а въ 1866 году совершенно закрыть. За сѣмъ, съ изданіемъ въ 1869 году новыхъ штатовъ морскихъ госпиталей, послѣдовало уменьшеніе числа больничныхъ кроватей: въ кронштадтскомъ госпиталѣ на 1000, въ ижорскомъ на 50, а въ николаевскомъ въ Черномъ морѣ на 500. Въ этомъ послѣднемъ госпиталѣ штатъ на 100 кроватей существовалъ лишь до 1875 года; но съ этого года, вмѣстѣ съ расширеніемъ черноморскаго флота, потребовалось и увеличеніе госпиталя, въ которомъ теперь положено имѣть 500 кроватей. Равнымъ образомъ сократилось въ теченіи этихъ 25-ти лѣтъ и число постоянныхъ лазаретовъ, коихъ теперь числится 7; изъ нихъ 3 въ Петербургѣ: при морскомъ училищѣ, при военно-морской исправительной тюрьмѣ и инвалидномъ Императора Павла I домѣ; въ Кронштадтѣ, при техническомъ училищѣ морскаго вѣдомства; на Астрабадской станціи, въ Севастополѣ и Архангельскѣ. Наибольшее число больничныхъ кроватей въ лазаретѣ при морскомъ училищѣ, а именно 40; въ другихъ лазаретахъ имѣется отъ 10-ти до 25-ти кроватей. Временныхъ лазаретовъ и пріемныхъ покоевъ состоитъ 37; изъ нихъ при разныхъ экипажахъ и командахъ 21 и въ петербургскомъ портѣ, кромѣ



того, при разныхъ учрежденіяхъ на окраинахъ города, 3 лазарета: при артиллерійскомъ опытовомъ полѣ, на Охтѣ и въ Галерной гавани. Остальные 13 состоятъ при адмиралтействахъ и верфяхъ, въ кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ и на учрежденныхъ въ 1864 году 4 спасательныхъ станціяхъ въ Финскомъ и Рижскомъ заливахъ. Всего въ этихъ лазаретахъ считается 185 кроватей.

Такимъ образомъ число больничныхъ кроватей въ госпиталяхъ въ теченіи минувшаго двадцатипятилѣтія уменьшилось на 2,650, т. е. на половину, и ихъ нынѣ находится:

|                              |       |           |
|------------------------------|-------|-----------|
| въ Кронштадтскомъ госпиталѣ. | 1,500 | кроватей. |
| — Калининскомъ               | —     | 300 —     |
| — Ижорскомъ                  | —     | 100 —     |
| — Николаевскомъ              | —     | 500 —     |
| — Бакинскомъ                 | —     | 100 —     |
| — Владивостокскомъ           | —     | 150 —     |

Въ постоянныхъ лазаретахъ число кроватей уменьшилось на 102 и ихъ теперь состоитъ 162. Во временныхъ же лазаретахъ число кроватей увеличилось до 185, т. е. на 143 кровати, и такимъ увеличеніемъ такъ называемыхъ временныхъ лазаретовъ при экипажахъ и командахъ установлена правильная подача помощи больнымъ маловажными недугами.

Новый госпитальный уставъ и постановленія о лазаретахъ

Морскіе госпитали дѣйствуютъ на основаніи новаго устава, Высочайше утвержденнаго въ 1865 году и введеннаго сперва въ видѣ опыта. Составленію этого устава предшествовало подробное ознакомленіе съ недо-

статнами и потребностями существовавшихъ морскихъ госпиталей посредствомъ изслѣдованій и ревизій, произведенныхъ какъ лицами морскаго вѣдомства, такъ, по желанію Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, и лицами постороннихъ вѣдомствъ. Составленіе проекта новаго устава было поручено лейбъ-медику Гауровицу, и потомъ этотъ проектъ разсмотрѣнъ особою коммисіею, при чемъ приняты въ соображеніе полученныя на него мнѣнія компетентныхъ лицъ, къ которымъ онъ былъ посланъ на заключеніе. Главныя начала, положенныя въ основу новаго госпитальнаго устава, были слѣдующія: сосредоточеніе управленія, какъ по врачебной, такъ и по хозяйственной части, въ рукахъ опытнаго медика; направленіе хозяйственной части единственно къ санитарнымъ цѣлямъ; расширеніе самостоятельной дѣятельности госпитальныхъ врачей въ дѣлѣ леченія; коллегіальное обсужденіе всѣхъ хозяйственныхъ операцій въ госпитальной конторѣ. Черезъ три года послѣ введенія новаго устава, морскіе госпитали были вновь обревизованы особыми коммисіями изъ командированныхъ отъ министерства внутреннихъ дѣлъ врачей, съ цѣлю выяснить удобоприимчивость новаго устава, и въ 1865 году уставъ утвержденъ окончательно.

Въ 1858 году была издана инструкція для экипажныхъ командировъ и врачей относительно постоянныхъ лазаретовъ. Снабженіе ихъ врачебными предметами и мягкими вещами возложено на госпитали, а довольствіе пищею и прислугу предоставлено доставлять отъ



экипажей. Вмѣстѣ съ тѣмъ даны въ той же инструкціи указанія, съ какими собственно недугами можно оставлять больныхъ въ такихъ лазаретахъ. За симъ въ 1860 году послѣдовалъ циркуляръ съ болѣе точнымъ опредѣленіемъ всего круга дѣятельности старшаго экипажнаго врача, по отношенію какъ къ здоровой командѣ, такъ и къ заболѣвшимъ нижнимъ чинамъ, ихъ женамъ и дѣтямъ, а равно къ лицамъ офицерскаго званія и къ санитарному наблюденію за довольствіемъ, помѣщеніемъ и занятіями команды.

Кругъ дѣятельности морскаго врача во время кампаніи въ гигиеническомъ, судебно-медицинскомъ и чисто санитарномъ отношеніяхъ изложенъ въ подробности въ составленной въ 1873 году «Санитарной инструкціи для корабельныхъ врачей»; врачебныя же средства и научныя пособія, необходимыя для правильнаго отправленія этой дѣятельности, заключаются въ изданномъ въ 1871 году «Запасномъ штатѣ для снабженія судовъ предметами по врачебной части». Снаряженіе судовыхъ лазаретовъ по врачебной части возложено на госпитали и дѣлается болѣе или менѣе полное, смотря по назначенію судна по внутреннее или заграничное, близкое или отдаленное плаваніе. Согласно этому, изъ госпитальныхъ запасовъ отпускаются на суда, въ случаѣ надобности, и всѣ тѣ предметы, которые собственно предназначены для госпитальной практики, двойной комплектъ медикаментовъ и особые кредитивы для покупки медикаментовъ за границую.

По мѣрѣ уменьшенія въ госпиталяхъ числа больныхъ, приступлено было къ устраненію одного изъ самыхъ главныхъ недостатковъ въ нашихъ врачебныхъ учрежденіяхъ, къ устраненію слишкомъ тѣснаго помѣщенія больныхъ. Наиболѣе отъ этого страдалъ кронштадтскій госпиталь, въ которомъ нерѣдко кровати приходилось ставить не только въ палатахъ по 3 ряда, но и въ коридорахъ. Такимъ образомъ, переполненіе воздуха углекислотою и животными испареніями превышало далеко размѣры, которые наука допускаетъ какъ безвредные для дыханія. Едва въ 1867 году можно было достигнуть того, что кровати въ кронштадтскомъ госпиталѣ были разставлены на разстояніи не менѣе чѣмъ на  $\frac{1}{4}$  сажени одна отъ другой и что на каждаго больного приходилось не менѣе 1094 кубическихъ футъ воздуха. За всѣмъ тѣмъ кронштадтскій морской госпиталь, построенный еще въ 1838 году, далеко не соответствуетъ установившимся теперь требованіямъ госпитальной гігіены. Расположеніе больныхъ въ трехъ этажахъ, длинные внутренніе полутемные коридоры, недостатокъ отдѣльныхъ комнатъ для трудно-больныхъ, множество угловъ недоступныхъ дневному свѣту, составляютъ въ совокупности такъ много отрицательныхъ по гігіенѣ условій, что кронштадтскій госпиталь надобно считать однимъ изъ самыхъ неудовлетворительныхъ санитарныхъ заведеній. Нездоровости госпиталя содѣйствуетъ еще то обстоятельство, что при его постройкѣ снятъ былъ на значительную глубину песчаный грунтъ; поэтому госпиталь стоитъ какъ бы въ

Настоящее состояние морскихъ врачебныхъ заведеній.



ямъ, на очень незначительномъ разстояніи отъ грунтовой воды. Нельзя также оставить безъ вниманія неупотребленіе въ госпиталѣ подъемныхъ машинъ, необходимость которыхъ была предвидѣна при самой постройкѣ госпиталя, для подниманія пищи, бѣлья и мягкихъ вещей, мебели и прочей палатной утвари, а равно дровъ и другихъ тяжестей въ верхніе этажи. Все это передвиженіе тяжестей совершается такимъ образомъ переходами палатной прислуги, которая значительную часть времени и занята именно этою собственно внѣпалатною службою, въ ущербъ уходу за больными. Всѣ эти недостатки вполне признаны, но отстраненіе ихъ откладывается за неимѣніемъ денежныхъ средствъ, такъ какъ приведеніе кронштадтскаго госпиталя въ болѣе благопріятныя санитарныя условія требуетъ затраты весьма значительной суммы.

Еще менѣе удовлетворительнымъ надобно считать калинковскій морской госпиталь, который разбросанъ въ трехъ отдѣльныхъ пунктахъ и состоитъ изъ корпусовъ, приспособленныхъ къ госпитальному помѣщенію частию изъ сахарнаго и пивовареннаго заводовъ, частию изъ казарменнаго зданія.

Въ Николаевѣ въ 1864 году начатъ былъ постройкою новый госпиталь, такъ какъ прежнее госпитальное помѣщеніе въ такъ называемой казармѣ Критскаго представляло по ветхости своей даже нѣкую опасность для жизни больныхъ. Но, по возведеніи одного больничнаго флигеля до половины высоты, постройка, за сокращеніемъ смѣтъ морскаго минн-

стерства въ 1866 году, была остановлена съ временнымъ переводомъ больныхъ въ одну изъ казармъ, оставшуюся свободною за уменьшеніемъ въ то же время численности командъ. Постройка новаго госпиталя возобновлена лишь въ 1872 году, съ возстановленіемъ черноморскаго флота по отмѣнѣ статей парижскаго трактата. По плану постройки предполагается возвести 11 отдѣльныхъ павильоновъ или флигелей, для помѣщенія какъ больныхъ, такъ и хозяйственныхъ службъ. Въ настоящее время отстроено 3 флигеля: 2 для больныхъ и 1 для кухни и помѣщенія холостой прислуги. Въ подлежащемъ теперь къ возведенію 4-мъ флигелѣ имѣютъ быть помѣщены: аптека, прачешная, баня съ гидротерапіей, цейхаузы, отдѣленія для семейныхъ нижнихъ чиновъ и для сестеръ милосердія.

Устройство палатъ не оставляетъ желать ничего лучшаго. Каждая изъ нихъ приспособлена для помѣщенія 12 больныхъ; всѣ онѣ выходятъ въ обширный свѣтлый коридоръ и потому всегда пользуются обильнымъ количествомъ свѣжаго воздуха. Флигеля снабжены умывальниками, ванными комнатами, отдѣльными камерами для прислуги. Печи устроены по системѣ академика Свѣзева; онѣ не только вполне удовлетворяютъ нагрѣванію воздуха, но и прекрасно дѣйствуютъ какъ вентиляціонные снаряды, и притомъ истребляютъ вчетверо менѣ топлива, чѣмъ печи, построенныя по обыкновенной системѣ или по одной изъ системъ калориферовъ.



Въ 1869 году открытъ бакинскій морской госпиталь, представляющій собою, по устройству и расположенію палатъ и службъ для хозяйства, одно изъ самыхъ лучшихъ врачебныхъ заведеній. Отдѣльныя палаты, предназначенныя для помѣщенія отъ 6 до 10-ти больныхъ, выходятъ одною стороною въ широкій свѣтлый коридоръ и широкую веранду, окаймленную вьющимися растеніями.

Въ виду разныхъ категорій больныхъ, подлежащихъ помѣщенію въ морскихъ госпиталяхъ, въ нихъ имѣются отдѣленія офицерское, арестантское, женское, а въ кронштадтскомъ госпиталѣ еще особое крестьянское, кромѣ палатъ, отведенныхъ собственно для нижнихъ чиновъ, какъ морскаго, такъ и сухопутнаго вѣдомствъ, такъ какъ, на основаніи изданнаго еще въ 1818 году Высочайшаго повелѣнія, пользованіе военныхъ и морскихъ чиновъ должно производиться въ морскихъ и военныхъ госпиталяхъ безъ всякихъ расчетовъ между этими обоими вѣдомствами. Необходимость помѣщать вышеупомянутыя категоріи больныхъ въ особыхъ разобщенныхъ между собою отдѣленіяхъ сопряжена нерѣдко съ большими неудобствами, потому что, въ случаѣ прибыли больныхъ нижнихъ чиновъ и вообще людей низшаго званія, не представляется возможности удѣлять имъ свободныя палаты въ офицерскомъ, женскомъ или арестантскомъ отдѣленіяхъ.

По роду болѣзней, палаты, назначенныя для помѣщенія нижнихъ чиновъ и людей простаго званія, сое-

диняются въ нѣсколько отдѣленій, изъ коихъ главныя назначены для внутреннихъ, хирургическихъ и венерическихъ больныхъ. Въ началѣ 50-хъ годовъ, по значительному количеству больныхъ, надобно было имѣть кромѣ этихъ трехъ отдѣленій еще глазное и хроническое отдѣленія. Первое изъ этихъ отдѣленій заключало въ себѣ людей, страдающихъ гноеточивымъ воспаленіемъ глазъ, а послѣднее было переполнено больными, проводившими иногда цѣлые годы въ госпиталѣ, по причинѣ неизлечимыхъ пороковъ сердца, хроническихъ катаровъ легкихъ и кишокъ, водянокъ, ломоты, параличей и тому подобныхъ недуговъ. Гноеточивое воспаленіе глазъ, какъ эпидемія, нынѣ въ морскихъ командахъ болѣе не существуетъ. Оно является даже въ кронштадтскомъ госпиталѣ не болѣе какъ въ 5 или 8 случаяхъ въ годъ, вслѣдствіе переноса перелоя на глазное яблоко, или по достиженіи, при особенно неблагоприятныхъ условіяхъ, сильной степени напряженія простаго воспаленія наружныхъ частей глаза. Въ послѣдніе годы глазное отдѣленіе кронштадтскаго госпиталя не превышало среднимъ числомъ цифры въ 25 человекъ, изъ коихъ  $\frac{1}{3}$  принадлежала къ морскому вѣдомству. Хроническое отдѣленіе, конечно, еще и теперь существуетъ, но не для морскихъ нижнихъ чиновъ, состоящихъ на службѣ, а для отставныхъ и для лицъ разныхъ сословій гражданскаго вѣдомства, получающихъ пріютъ въ нашихъ госпиталяхъ. Теперь въ нашихъ госпиталяхъ не имѣется и гангренознаго отдѣленія, составлявшаго прежде весьма



неприглядную принадлежность какъ при хирургическомъ, такъ и венерическомъ отдѣленіяхъ. Въ послѣдній разъ было распространеніе гангрены въ кронштадтскомъ госпиталѣ въ 1875 году, когда дифтеритомъ ранъ и всѣхъ вообще гноящихся поверхностей было поражено 56 человѣкъ. Послѣ того гангрена и госпитальная рожа являются лишь по причинѣ особенности патологическаго процесса, но не принимаютъ эпидемическаго распространенія отъ одного больного къ другому. Въ 1878 году было открыто въ кронштадтскомъ морскомъ госпиталѣ психіатрическое отдѣленіе на 30 больныхъ, въ томъ числѣ для 6-ти офицеровъ, 16-ти нижнихъ чиновъ и людей низшаго званія и 8-ми женщинъ. Въ первый же мѣсяцъ по открытіи этотъ комплектъ отдѣленія оказался недостаточнымъ, такъ что иногда до 10-ти больныхъ надобно было оставлять въ палатахъ, назначенныхъ для внутреннихъ болѣзней. Помѣщено было въ психіатрическое отдѣленіе много лицъ неприналежащихъ морскому вѣдомству, которыхъ однако не могло принять ни одно изъ такого рода лечебныхъ заведеній, расположенныхъ въ Петербургѣ и его окрестностяхъ, по причинѣ недостатка мѣстъ. Поэтому психіатрическое отдѣленіе при кронштадтскомъ морскомъ госпиталѣ предполагается теперь расширить еще на 10 больничныхъ кроватей.

Весьма желательно было бы устройство въ нашихъ госпиталяхъ, особенно въ кронштадтскомъ, рекреационныхъ палатъ, въ которыхъ больные могли бы, въ

свободное отъ визитаціи, отъ принятія пищи и отъ дыха время, проводить нѣсколько часовъ въ чтеніи, занятіи ремеслами и врачебною гимнастикою. Такія палаты могли бы имѣть особенно благіе результаты для сифилитиковъ, которые обыкновенно проводятъ въ госпиталяхъ отъ полутора до двухъ мѣсяцевъ, но иногда и гораздо болѣе. Венерическій больной, оставаясь все это время безъ физическаго труда, отвѣкаетъ отъ всякой дѣятельности, мускулатура теряетъ энергію. Эти недостатки устранялись бы устройствомъ рекреационныхъ палатъ, и попытки въ этомъ отношеніи уже были дѣлаемы въ кронштадтскомъ госпиталѣ, но большая прибыль больныхъ каждый разъ заставляла занимать больными палаты, предназначенныя для рекреаціи и врачебной гимнастики.

При кронштадтскомъ госпиталѣ существуетъ въ 7-ми верстахъ отъ Ораніенбаума госпитальная дача, на которой построены 4 большихъ барака и принадлежащія къ нимъ хозяйственныя службы. Бараки эти одноэтажные, но въ случаѣ надобности въ верхнемъ отдѣленіи подъ крышею также размѣщаются больные и въ такомъ случаѣ имѣются для бараконъ до 460 больничныхъ кроватей. Въ началѣ 50-тыхъ и даже 60-тыхъ годовъ всѣ эти бараки заняты были цынготными больными, но за симъ, при постепенномъ уменьшеніи этой болѣзни, начали переводить на эти бараки больныхъ страдающихъ хроническими недугами, а равно выздоравливающихъ отъ тяжкихъ болѣзней. Для этихъ послѣднихъ, а равно для людей, носящихъ



въ себѣ признаки малокровія, пребываніе на ораніен-баумской госпитальной дачѣ оказываетъ самое благотворное вліяніе. Другая выгода перевода больныхъ на дачу состоитъ въ томъ, что палаты главнаго зданія въ самомъ Кронштадтѣ могутъ быть провѣтриваемы и ремонтируемы. Для этихъ же цѣлей устроено съ 1869 года лѣтнее помѣщеніе для больныхъ калинковскаго госпиталя на малой Охтѣ, близъ бывшей охтенской верфи, въ казармахъ, принадлежащихъ морскому вѣдомству. Высокое положеніе этой мѣстности также имѣетъ очевидно вліяніе на поправку малокровныхъ и другихъ такого рода больныхъ.

Такъ какъ цѣлебнымъ свойствомъ свѣжаго воздуха не въ состояніи воспользоваться трудно больные, не могущіе подвергнуться перевозкѣ на сколько нибудь далекое разстояніе, то для нихъ устроены при кронштадтскомъ госпиталѣ 3 палатки, въ которыхъ дѣйствительно наблюдается замѣтное улучшеніе всѣхъ гноящихся ранъ, по переводѣ больныхъ изъ зимнихъ палатъ въ эти лѣтнія помѣщенія. При калинковскомъ госпиталѣ для этой цѣли имѣется 3 деревянныхъ барака, изъ коихъ одинъ построилъ на свой счетъ бывший староста церкви калинковскаго госпиталя, купецъ Суховъ. Превосходная вентиляція въ этихъ баракахъ чрезъ отверстія въ фонарѣ на крышѣ, просторное размѣщеніе больныхъ, возможность проводить день въ разведенномъ посреди баракъ скверѣ, представляютъ такія преимущества, какими рѣдко пользуются больные въ другихъ врачебныхъ заведеніяхъ. При мор-

скомъ госпиталѣ въ Николаевѣ также устроены палатки для помѣщенія больныхъ на лѣтнее время. Вообще въ морскихъ госпиталяхъ принимаются возможные мѣры къ доставленію въ достаточномъ количествѣ того могучаго цѣлительнаго фактора, какимъ мы должны признать свѣжій воздухъ.

До 1860 года врачебное имущество госпиталей заключалось почти въ однихъ только хирургическихъ инструментахъ, доставлявшихся изъ казеннаго инструментальнаго завода по тому образцу, по которому изготовлялись корпусные и полковые наборы хирургическихъ инструментовъ. Лишь съ этого времени, послѣ распространенія на морское вѣдомство изданныхъ для военно-сухопутныхъ врачей «Правилъ объ улучшеніи медицинской части», можно было приступить къ болѣе научной обстановкѣ морскихъ госпиталей, такъ какъ на основаніи этихъ правилъ не только началась ежегодная отправка двухъ морскихъ врачей за границу для усовершенствованія себя въ наукахъ и для осмотра морской медицинской части на иностранныхъ военныхъ флотахъ, но и пріобрѣтеніе научныхъ и учебныхъ пособій, необходимыхъ для устройства кабинетовъ по патологической анатоміи, по химическимъ, физическимъ, микроскопическимъ и другимъ ученымъ занятіямъ нашихъ врачей. Отпускавшаяся на это съ 1860 года сумма, въ количествѣ 3000 рублей, была весьма недостаточна, и только съ изданіемъ въ 1871 году «Запаснаго штата для снабженія судовъ предметами по врачебной части»

Врачебное имущество госпиталей и лазаретовъ



морскіе госпитали и лазареты получили достаточныя средства на приобрѣтеніе всѣхъ нужныхъ предметовъ врачебнаго имущества. Вслѣдствіе этого, въ настоящее время снабженіе всѣми современными инструментами морскихъ госпиталей и отдѣльныхъ въ нихъ кабинетовъ, назначенныхъ для физическаго изслѣдованія, для изслѣдованія зрѣнія, гортани, полостей носа и уха, пнеумотерапіи, электротерапіи и другихъ, весьма полно, и морскіе врачи имѣютъ полную возможность примѣнять на дѣлѣ всѣ способы леченія, предлагаемые наукою къ болѣе скорому и вѣрному исцѣленію больного и вмѣстѣ съ тѣмъ къ облегченію его страданій. Такъ, въ нашихъ госпиталяхъ, для страдающихъ грудными болѣзнями введенъ въ употребленіе пневматическій способъ леченія помощію снарядовъ Вальденбурга и другихъ, получившихъ послѣ того значительное усовершенствованіе. Весьма большое примѣненіе имѣетъ при леченіи тифовъ и другихъ инфекціонныхъ болѣзней гидротерапія. Не менѣе часто употребляется въ разнообразныхъ формахъ страданій мышечной и нервной системъ электротерапія. Въ хирургической практикѣ врачи наши приняли антисептическую систему перевязки Листера, видоизмѣняемую смотря по даннымъ cadaго отдѣльнаго случая. Нельзя также оставить безъ вниманія все болѣе распространяющееся примѣненіе подкожныхъ впрыскиваній, не только противъ припадковъ нервнаго свойства, но и при леченіи сифилиса.

и аптечнымъ припасамъ были введены въ употребле-  
ніе въ видѣ опыта. По мѣрѣ установленія новыхъ спо-  
собовъ леченія и кореннаго измѣненія во взглядахъ на  
дѣйствіе лекарствъ, каталоги эти весьма скоро оказа-  
лись неудовлетворительными и особенно не соотвѣст-  
вовали своей цѣли на судахъ, находящихся въ пла-  
ваніи. По передачѣ заготовленія медикаментовъ для  
арміи и флота въ 1859 году въ вѣдѣніе военнаго  
вѣдомства, морскія врачебныя учрежденія снабжаются  
медикаментами и аптечными припасами изъ аптечныхъ  
магазиновъ, ближайшихъ къ нашимъ госпиталямъ;  
поэтому и составленіе новыхъ каталоговъ состоялось  
по предварительномъ соглашеніи съ главнымъ военно-  
медицинскимъ управленіемъ. Новые каталоги Высо-  
чайше утверждены въ 1873 году, и въ нихъ введены  
средства, требуемая современною врачебною практи-  
кою, исключены вышедшія изъ употребленія, а равно  
увеличено значительно количество тѣхъ средствъ, въ  
которыхъ настоятъ наибольшая надобность. Всѣ за-  
явленія, какъ со стороны госпитальныхъ, такъ особенно  
со стороны судовыхъ врачей, были взяты во вниманіе  
при составленіи этихъ каталоговъ. Прежде всего зна-  
чительно увеличено столь любимое нынѣ въ медицин-  
ской практикѣ средство: хининъ, сѣрно-кислый и со-  
ляно-кислый. При всемъ томъ, стоимость медикамен-  
товъ и аптечныхъ припасовъ, по исключеніи многихъ  
малоупотребительныхъ нынѣ средствъ, въ послѣднемъ  
нашемъ каталогѣ не представляетъ большаго увели-  
ченія. Кромѣ того при составленіи каталоговъ при-



няты указанія морской фармакопеи, изданной въ 1869 году.

Начало этого объемистаго труда взялъ на себя бывшій флота генераль-штабъ-докторъ Розенбергеръ, но, за смертію, не успѣлъ окончить это крайне нужное для морскихъ врачебныхъ учрежденій фармацевтическое руководство, и фармакопея окончена и издана послѣ его смерти. Докторъ Розенбергеръ испросилъ разрѣшеніе издать эту фармакопею на свой счетъ, пожертвовавъ для этой цѣли сумму въ 2780 руб.; согласно же завѣщанію его, вырученная отъ продажи фармакопей сумма предназначена на раздачу наградъ нижнимъ медицинскимъ чинамъ.

Весьма полезною мѣрою по морской врачебной части оказалась состоявшаяся въ 1860 году отмѣна обязательнаго каталога такъ называемымъ комиссаріатскимъ припасамъ, входящимъ въ составъ лекарствъ. По постановленію адмиралтействъ-совѣта, для этой цѣли назначено отпускать на каждого больного въ сутки извѣстную сумму, съ тѣмъ, чтобы на нее были приобрѣтаемы разные продовольственные припасы, какъ то: спиртные напитки, молоко, яйца и неположенные по казенному каталогу медикаменты, прописываемые врачами въ особенныхъ случаяхъ. Смотра по обширности госпиталя и по большей или меньшей удобности приобрѣтать эти предметы, для каждого госпиталя назначены разныя суммы, а именно: для кронштадтскаго и николаевскаго по 3 коп. въ сутки на каждого больного, для калинковскаго и ижорскаго по 3½ коп. и для ба-

кинскаго и владивостокскаго госпиталей по 5-ти коп. Деньги эти отпускаются по ежедневному состоянію больных какъ въ госпиталь, такъ и внѣ его, если эти послѣдніе принадлежатъ къ категоріи лицъ, имѣющихъ право на бесплатное пользованіе въ морскихъ госпиталяхъ.

До 1869 года, для исполненія обязанностей больничной прислуги, существовали особыя госпитальныя роты. Съ утвержденіемъ же въ означенномъ году штатовъ военно-морскихъ госпиталей, казенная прислуга оставлена была лишь для завѣдыванія разными отдѣлами госпитального хозяйства, въ помощь комиссарамъ и для службы въ палатахъ для ухода за больными; для внѣшней же собственно службы по госпиталю положено имѣть вольнонаемную. Къ сожалѣнію, число прислуги въ госпиталяхъ не вполне соотвѣтствуетъ дѣйствительной въ ней потребности. Въ кронштадтскомъ и калинговскомъ госпиталяхъ, изъ которыхъ первый расположенъ въ трехъ этажахъ, а второй въ нѣсколькихъ отдѣльныхъ, не связанныхъ между собою зданіяхъ, неудобное ихъ размѣщеніе требуетъ болѣе значительнаго числа прислуги, чѣмъ потребовалось бы при устройствѣ госпиталей согласно всѣмъ требованіямъ врачебной науки и практики, тѣмъ болѣе что въ этихъ госпиталяхъ нѣтъ приспособленій для механическаго передвиженія и подъема тяжестей; между тѣмъ вздорожаніе наемнаго труда доставляетъ возможность нанимать на назначенную по штатамъ сумму меньшее число прислуги чѣмъ прежде. Въ николаевскомъ гос-

Уходъ за больными.



питалъ въ Черномъ морѣ къ этимъ же результатамъ ведетъ павильонная система постройки госпиталя, весьма полезная во врачебномъ отношеніи, но требующая, по отдаленности флигелей одинъ отъ другаго, также многочисленную прислугу. Эти обстоятельства, безъ сомнѣнія, дурно отразились бы на уходѣ за больными, если бы морскіе госпитали не имѣли возможности пользоваться помощью сестеръ милосердія и санитаровъ.

Сестры милосердія.

Сестры милосердія находились въ кронштадтскомъ госпиталѣ съ 1857 по 1862 годъ, но въ этомъ послѣднемъ году онѣ были переведены въ петербургскій николаевскій военный госпиталь. Между тѣмъ калинковскій морской госпиталь въ С.-Петербургѣ продолжалъ пользоваться этимъ въ высшей степени полезнымъ учрежденіемъ, а потому морское министерство исходатайствовало о распространеніи и на морское вѣдомство дѣйствія Высочайше утвержденныхъ въ 1876 году правилъ о сестрахъ краснаго креста. Ея Императорское Высочество Великая Княгиня Александра Іосифовна соизволила принять самое дѣятельное участіе въ устройствѣ отдѣленія общества краснаго креста въ Кронштадтѣ, гдѣ, по приглашенію Ея Высочества, явились лица всѣхъ званій, пожелавшія служить больнымъ воинамъ. Съ своей стороны врачи кронштадтскаго порта поспѣшили, подъ руководствомъ своего медицинскаго начальства, устроить въ госпиталѣ полный курсъ обученія явившихся туда женщинъ уходу за больными и тѣмъ элементарнымъ познаніямъ врачебнаго искусства, которыя требуются при подаваніи перво-

начальной помощи больнымъ и раненымъ. Въ Николаевѣ дѣло это взялъ подъ свое непосредственное руководство главный командиръ черноморскаго флота и портовъ, генераль-адъютантъ Аркасъ, и изъ 40 сестеръ милосердія, подготовленныхъ тамъ къ дѣятельности, 11 остались въ николаевскомъ госпиталѣ, а другія отправились въ разныя врачебныя заведенія, устроенныя въ Болгаріи и въ Крыму. Необходимо также упомянуть, что калинковскій госпиталь, всѣмъ составомъ своего врачебнаго персонала, много содѣйствовалъ къ обученію сестеръ краснаго креста, изъявившихъ желаніе отправиться въ дѣйствующія арміи въ Болгаріи и въ Малой Азіи. Всего получило такое специальное образованіе въ калинковскомъ морскомъ госпиталѣ болѣе 100 женщинъ. Онѣ составили 4 группы, и по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ главнаго управленія общества краснаго креста, всѣ эти группы нашего госпиталя отличались прекрасною подготовкою въ исполненіи своихъ обязанностей.

Въ 1865 году состоялось прикомандированіе къ морскимъ госпиталямъ строевыхъ нижнихъ чиновъ, для обученія приемамъ ухода за больными и ранеными, съ тѣмъ, чтобы судовыя команды во время кампаніи, какъ въ мирное, такъ въ особенности въ военное время, имѣли въ средѣ своей нѣсколько человѣкъ, умѣющихъ помогать врачу и фельдшеру при операціяхъ наложеніемъ повязокъ и вообще во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда требуется болѣе значительный врачебный персоналъ. Съ этою цѣлію, назначалось со всѣхъ судовыхъ командъ

Санитары.



столько людей, чтобы число ихъ равнялось третьей части положенныхъ по штату каждаго госпиталя на-  
латныхъ служителей. Въ 1869 году расчетъ этотъ из-  
мѣнился такимъ образомъ, что съ каждаго боеваго  
судна было прикомандировано изъ флотскихъ экипа-  
жей по одному, а изъ гвардейскаго экипажа и ревель-  
скаго полуэкипажа по два человѣка, но число людей  
оставалось почти тоже самое какъ и при первоначаль-  
номъ постановленіи. Поэтому такихъ строевыхъ ниж-  
нихъ чиновъ, которымъ присвоено названіе санитаровъ,  
имѣется ежегодно прикомандированными:

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| къ кронштадтскому госпиталю . . . . . | 50 |
| — калинковскому — . . . . .           | 10 |
| — николаевскому — . . . . .           | 16 |
| — бакинскому — . . . . .              | 3  |
| — владивостокскому — . . . . .        | 5  |

Эти 84 человѣка находятся въ госпиталяхъ въ те-  
ченіи года, обучаясь не только приѣмамъ ухода за боль-  
ными послѣ операцій, находящимися въ бреду, лишен-  
ными способности двигаться, но и укладыванію боль-  
ныхъ на носилки, названіямъ употребляемыхъ при пе-  
ревязкѣ инструментовъ, снарядовъ и другихъ предме-  
товъ, а равно тому, какъ подавать пособіе въ случаѣ  
утопленія, ожоговъ, обмороковъ, кровотеченій, опьяне-  
нія и тому подобныхъ внезапныхъ нарушеній здоровья.  
Въ санитары избираются люди, умѣющіе грамотѣ, и  
все они снабжаются брошюрою Эсмарха, въ которой  
объяснены фигурами наиболѣе употребительные виды  
наложенія повязки.

По мѣрѣ снабженія командъ санитарами, оказалось возможнымъ оставлять этихъ людей для обученія въ госпиталяхъ на два года и по кронштадтскому порту принято за правило собирать послѣ кампаніи всѣхъ санитаровъ въ госпиталь и подвергать ихъ отдѣльными группами испытанію для удостовѣренія въ степени ихъ познаній и практической ловкости. На судахъ, во время кампаніи, санитары преимущественно назначаются въ лазаретную прислугу. Точно также изъ нихъ избираются служители и въ береговые лазареты, а въ госпиталяхъ они приносятъ существенную пользу тѣмъ, что назначаются въ дежурство при трудно-больныхъ и при оперированныхъ. Во время же боя, правильная, немѣшкотная и вмѣстѣ съ тѣмъ осторожная уборка раненыхъ не только избавляетъ несчастныхъ отъ причиненія устранимыхъ болей, но и поддерживаетъ нравственный духъ матросовъ, видящихъ заботливую о нихъ попечительность и не отрываемыхъ отъ своихъ занятій столами раненыхъ товарищей, страдающихъ иногда отъ неумѣлой помощи болѣе, чѣмъ отъ самой раны.

Въ 1872 году состоялось Высочайше утвержденное положеніе о лекарскихъ помощникахъ при нашихъ госпиталяхъ. Постановлено имѣть при кронштадтскомъ госпиталѣ 6, въ николаевскомъ 4, а въ остальныхъ по 2 лекарскія помощницы. Такое названіе было принято для этихъ лицъ медицинскаго персонала потому, что на означенныя должности допускаются только женщины, имѣющія дипломъ акушерки и

Лекарскія по-  
мощницы.



кромѣ того окончившія курсъ женскихъ, дѣтскихъ и венерическихъ болѣзней, учрежденный при калинковской городской больницѣ въ С.-Петербургѣ. Такимъ образомъ кругъ познаній ихъ значительно шире курса, получаемого въ женскихъ фельдшерскихъ школахъ, имѣющихъ право давать свидѣтельство только на званіе фельдшерицы. Лекарскія помощницы замѣняютъ собою фельдшеровъ и лекарскихъ помощниковъ въ женскихъ отдѣленіяхъ морскихъ госпиталей и кромѣ того предполагается имъ предоставить осмотръ публичныхъ и подозрѣваемыхъ въ проституціи женщинъ въ портахъ.

Фельдшера.

Для обученія фельдшеровъ въ 1855 году существовали школы въ госпиталяхъ въ Кронштадтѣ и Севастополѣ; послѣдняя, послѣ крымской кампаніи, переведена въ Николаевъ, а потомъ въ 1867 году присоединена къ кронштадтской.

Фельдшерская школа въ Кронштадтѣ была учреждена на 150 учениковъ, распределенныхъ на 3 класса; но число учениковъ почти никогда не достигало этой цифры, и ежегодный выпускъ въ фельдшера былъ весьма незначительный, въ самые лучшіе годы не превышая 19-ти человѣкъ, а иногда понижаясь даже до 8-ми. Лишь съ 1876 года, когда прибавлена была сумма на учебныя средства, число выпускаемыхъ ежегодно фельдшеровъ начало возвышаться и въ 1878 году достигло 38-ми. Въ 1875 году устроены еще фельдшерскія школы при госпиталяхъ въ Николаевѣ на 12 и въ Баку на 10 учениковъ.

Предполагавшаяся во Владивостокѣ такого же рода фельдшерская школа не могла быть открыта частью за неимѣніемъ необходимаго для такой школы помѣщенія, частью за недостаткомъ мальчиковъ требуемаго возраста, могущихъ поступить въ такую школу.

Необходимость въ хорошо подготовленныхъ фельдшерахъ становится съ каждымъ годомъ все болѣе ощутительною, по мѣрѣ дробленія практической медицины на специальности и по мѣрѣ все болѣе и болѣе распространяющагося употребленія какъ при изслѣдованіи, такъ и пользованіи больныхъ разныхъ инструментовъ и снарядовъ. Въ прежнее время врачебное имущество госпиталей ограничивалось почти исключительно наборами хирургическихъ инструментовъ и отъ фельдшера требовалось при этомъ только знать названіе инструментовъ и заботиться о содержаніи ихъ въ чистотѣ. Теперь же во всѣхъ госпитальныхъ отдѣленіяхъ для врачей необходимы помощники, которые должны не только обладать гораздо большимъ количествомъ познаній, чѣмъ то, какое считалось достаточнымъ для прежнихъ фельдшеровъ, но и имѣть достаточную техническую подготовку для приведенія въ дѣйствіе и для храненія многочисленныхъ и многообразныхъ медицинскихъ аппаратовъ.

Въ минувшее двадцатипятилѣтіе среднимъ числомъ состояло въ годѣ фельдшеровъ—306. Въ этотъ періодъ времени прибыло ихъ—603, убыло—842. По отношенію къ числу команды приходится среднимъ чис-



ломъ 1 фельдшеръ на 140 человѣкъ команды, при чемъ высшая цифра команды падаетъ на годы первой турецкой войны, именно 1 фельдшеръ на 206 человѣкъ, и меньшая цифра на 1861, 1865 и 1869 годъ, именно 1 фельдшеръ на 110 человѣкъ.

Въ 1858 году, журналомъ адмиралтействъ-совѣта, въ виду трудности госпитальной службы, постановлено производить фельдшерамъ, состоящимъ при госпиталяхъ, первую ординарную порцію, а въ 1865 и 1873 годахъ выдача таковой же порціи разрѣшена какъ госпитальнымъ лекарскимъ помощникамъ, такъ и лекарскимъ помощницамъ.

Денежное содержаніе фельдшеровъ опредѣлено по сравненію съ морскими унтеръ-офицерскими чинами другихъ специальностей.

Числовые дан-  
ныя о личномъ  
составѣ врачей и  
лекарскихъ по-  
мощниковъ мор-  
скаго вѣдомства.

Въ минувшее двадцатипятилѣтіе среднимъ числомъ состояло въ морскомъ вѣдомствѣ въ годъ:

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| врачей. . . . .                 | 226 |
| лекарскихъ помощниковъ. . . . . | 62  |

Въ теченіи этого періода времени:

|                                 |         |       |
|---------------------------------|---------|-------|
|                                 | прибыло | убыло |
| врачей. . . . .                 | 347     | 378   |
| лекарскихъ помощниковъ. . . . . | 169     | 83    |

По отношенію къ числу команды приходится среднимъ числомъ:

|                          |        |          |          |
|--------------------------|--------|----------|----------|
| 1 врачъ. . . . .         | на 190 | человѣкъ | команды. |
| 1 лекарскій помощникъ. » | 694    | »        | »        |

Во время первой турецкой войны число врачей было гораздо менѣе, такъ что одинъ врачъ приходился въ

1854 году на 400 человекъ команды. Но за симъ съ 1858 года установились болѣе благопріятныя отношенія, такъ что въ 1869 году было даже на каждые 130 человекъ по одному врачу. До 1855 года всего было по морскому вѣдомству не болѣе 5-ти лекарскихъ помощниковъ, такъ какъ званіе это было учреждено лишь въ 1854 году, во время крымской кампаніи. Поэтому, за исключеніемъ 1854 и 1855 годовъ, наибольшее число команды приходилось на одного лекарскаго помощника въ 1856 году, а именно 2,303 человека, а наименьшее было въ 1869 году—344 человека.

Движеніе въ наличномъ составѣ врачей зависѣло частію отъ военнаго времени, частію отъ преобразованій въ управленіи морскимъ вѣдомствомъ. Поэтому наибольшая прибыль, а именно 164, падаетъ на трехлѣтіе первой турецкой войны; за симъ, въ теченіи 14-ти лѣтъ, вслѣдствіе сокращенія въ составѣ командъ, опредѣлено всего лишь 70 врачей, изъ нихъ въ 1860 году 16, а въ 1865 году 14 человекъ, и лишь съ 1871 года началось болѣе правильное комплектованіе ежегодно медицинскаго персонала на флотъ, такъ что за послѣднія 8 лѣтъ поступило на флотъ 113 человекъ. Въ процентныхъ отношеніяхъ приходится на каждые 100 вновь поступившихъ за послѣднія 25 лѣтъ врачей:

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| за 3 года съ 1854 по 1856 г. включительно. | 46 |
| » 14 лѣтъ » 1857 » 1870                    | 20 |
| » 8 лѣтъ » 1871 » 1878                     | 34 |

Если же эти періоды перевести на годичный срокъ,



то изъ 100 врачей, опредѣленныхъ въ прошедшее двадцатипятилѣтіе, приходится:

|                            |    |
|----------------------------|----|
| на первый періодъ. . . . . | 71 |
| » второй » . . . . .       | 9  |
| » третій » . . . . .       | 20 |

Посему, въ теченіи 14 лѣтъ съ 1857 по 1870 годъ, было опредѣлено въ 8 разъ меньше врачей, чѣмъ въ предшествовавшіе три года и въ 2 раза чѣмъ въ послѣдующія восемь лѣтъ.

За симъ, если распредѣлить по годамъ службы всѣхъ врачей, состоявшихъ на флотѣ къ 1-му января 1879 года, то получаемъ врачей, опредѣленныхъ

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| съ 1826 по 1853 годъ. . . . .         | 42 |
| » 1854 » 1856 » . . . . .             | 50 |
| » 1857 » 1870 » . . . . .             | 31 |
| » 1871 » 1878 » включительно. . . . . | 88 |

Поэтому мы имѣемъ врачей, служащихъ

|                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| отъ 26 до 53 лѣтъ. . . . . | 19 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| » 23 » 25 » . . . . .      | 23—                            |
| » 9 » 22 » . . . . .       | 15—                            |
| менѣе 9 лѣтъ. . . . .      | 43—                            |

При правильномъ движеніи личнаго состава, процентъ, полученный за третій изъ этихъ періодовъ, былъ бы, конечно, по крайней мѣрѣ вдвое большій; но за прекращеніемъ опредѣленія врачей оказывается весьма чувствительный дефицитъ врачей, состоящихъ на службѣ отъ 9 до 22 лѣтъ, соответствующихъ среднему возрасту въ 38 лѣтъ. Такой недостатокъ врачей, состоящихъ въ лучшемъ возрастѣ жизни, въ

полномъ развитіи умственныхъ силъ и обладающихъ достаточною опытностію, прерываетъ связь между старѣющимъ уже поколѣніемъ и молодыми врачами.

При всемъ томъ нельзя отрицать, что въ морскомъ медицинскомъ сословіи сохранилось много хорошихъ преданій о заслугахъ и высокомъ образованіи старыхъ врачей, и что этимъ мы обязаны принятой какъ въ 1860, такъ и въ 1867 году мѣрѣ не увольнять врачей, оказавшихся сверхкомплектными за сокращеніемъ состава командъ, а предоставить выбываніе ихъ естественному уходу въ движеніи личнаго состава. Многіе изъ оставшихся въ оба эти года запасныхъ врачей вступили опять въ исправленіе разныхъ должностей и оказались напр. въ качествѣ старшихъ экипажныхъ врачей весьма полезными санитарными дѣятелями.

Изъ числа поступившихъ за послѣднее двадцатипятилѣтіе 347 врачей получили образованіе:

|                                                         |     |
|---------------------------------------------------------|-----|
| въ императорской медико-хирургической академіи. . . . . | 102 |
| въ московскомъ университетѣ. . . . .                    | 99  |
| — университетѣ Св. Владиміра въ Кіевѣ. . . . .          | 55  |
| — казанскомъ университетѣ. . . . .                      | 29  |
| — харьковскомъ » . . . . .                              | 22  |
| — дерптскомъ » . . . . .                                | 38  |
| — виленской академіи. . . . .                           | 1   |
| — варшавскомъ университетѣ. . . . .                     | 1   |

Такимъ образомъ большинство врачей, служившихъ



и служащихъ на флотѣ, получили образованіе въ медицинскихъ факультетахъ нашихъ университетовъ и преимущественно въ московскомъ университетѣ. Вообще мы имѣемъ изъ университетовъ, а именно изъ московскаго, много прекрасно образованныхъ медиковъ, вполне преданныхъ морской медицинской службѣ. Въ самое тяжкое время морское вѣдомство могло рассчитывать на пополненіе своего медицинскаго персонала только на университетскіе медицинскіе факультеты, такъ какъ медико-хирургическая академія, особенно по переходѣ ея въ военное вѣдомство, не находила возможнымъ удовлетворять требованія по замѣщенію вакансій въ морскомъ вѣдомствѣ.

Такъ, въ четырехлѣтіе съ 1853 по 1856 годъ включительно, изъ 179 молодыхъ врачей, вновь поступившихъ на флотъ, только 10 принадлежали къ воспитанникамъ медико-хирургической академіи, а 169 врачей было изъ студентовъ разныхъ университетовъ. Въ послѣднюю войну, въ трехлѣтіе съ 1876 по 1878 годъ включительно, изъ академіи поступило на флотъ только 14 врачей и изъ нихъ 6 казенныхъ стипендіатовъ; изъ университетовъ же поступило 20 молодыхъ врачей. Необходимо притомъ замѣтить, что поступившіе на флотъ изъ университетовъ молодые врачи составляютъ болѣе остойчивый и надежный элементъ морскаго медицинскаго личнаго состава. Врачи, окончившіе съ успѣхомъ полный курсъ въ медицинскихъ факультетахъ университетовъ, преимущественно посвящаютъ себя практическимъ занятіямъ

въ тѣхъ учрежденіяхъ, которыя въ послѣднее 10-ти лѣтіе устроены при кронштадтскомъ морскомъ госпиталѣ, съ цѣлію подготовленія молодыхъ медиковъ именно для морской медицинской службы. Поэтому морское министерство считало болѣе для себя выгоднымъ удержать за собою 50 медицинскихъ стипендій въ университетахъ, такъ какъ министерство народного просвѣщенія изъявило свое согласіе на тѣ условія, которыя для морскаго вѣдомства представляютъ наиболѣе вѣрное ручательство въ снабженіи флота годными для морской медицинской службы врачами.

Изъ числа выбывшихъ изъ флота въ означенныя 25 лѣтъ 378 врачей наибольшее число приходится на 1856 годъ, а именно 37 врачей. Убыль произошла:

|                                        |     |
|----------------------------------------|-----|
| вслѣдствіе смерти . . . . .            | 135 |
| перевода въ другія вѣдомства . . . . . | 84  |
| выхода въ отставку . . . . .           | 159 |

Изъ этихъ послѣднихъ вышло въ отставку:

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| по болѣзни съ пенсіею . . . . . | 92 |
| молодыхъ врачей . . . . .       | 67 |

Изъ молодыхъ врачей получило образованіе въ медико-хирургической академіи . . . . . 18

Изъ состоящихъ теперь на службѣ врачей находится:

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| въ кронштадтскомъ портѣ . . . . .               | 87 |
| — с.-петербургскомъ — . . . . .                 | 44 |
| на ижорскихъ адмиралтейскихъ заводахъ . . . . . | 4  |
| въ ревельскомъ портѣ . . . . .                  | 2  |



|                                             |     |
|---------------------------------------------|-----|
| въ свеаборгскомъ портѣ . . . . .            | 1   |
| Итого въ балтійскомъ флотѣ                  | 138 |
| въ архангельскомъ портѣ . . . . .           | 2   |
| — черноморскомъ флотѣ . . . . .             | 48  |
| — каспійской флотилии . . . . .             | 9   |
| — аральской — . . . . .                     | 1   |
| — сибирской — . . . . .                     | 13  |
| Изъ числа врачей состоятъ:                  |     |
| при госпиталяхъ . . . . .                   | 39  |
| — экипажахъ . . . . .                       | 29  |
| — судахъ . . . . .                          | 111 |
| запасныхъ . . . . .                         | 3   |
| при управленіи флота генераль-штабъ-доктора | 6   |
| — портовыхъ управленій . . . . .            | 19  |
| — учебныхъ заведеній . . . . .              | 4.  |

Врачи при госпиталяхъ и береговыхъ учрежденіяхъ получаютъ эти должности послѣ того, какъ прослужили нѣкоторое время въ качествѣ судовыхъ врачей; но при недостаткѣ послѣднихъ и госпитальные ординаторы назначаются въ плаваніе. По изданіи правилъ объ улучшеніи морской медицинской части было командировано съ 1860 года за границу 26 врачей, а къ медицинскимъ факультетамъ русскихъ университетовъ и къ медико-хирургической академіи прикомандировано 30 врачей.

Морская врачебная спеціальность представляетъ во флотѣ живую совершенствующуюся силу какъ въ отношеніи медицинской науки, такъ и санитарной части. Съ открытіемъ въ 1858 году въ нашихъ главныхъ пор-

тахъ обществъ морскихъ врачей и съ начатиємъ изданія съ 1861 года «Медицинскихъ прибавленій къ морскому сборнику», морскіе врачи получили свои официальные органы для всесторонняго обсужденія всего, что касается морской медицины и гигиены и морской медицинской службы. Въ засѣданіяхъ обществъ госпитальные врачи прежде всего воспользовались случаемъ передать товарищамъ клиническія наблюденія, которыя до того времени оставались большею частію достояніемъ одного палатнаго врача. За симъ необходимо подверглась обсужденію и разработкѣ этиологическая сторона клиническихъ случаевъ, и такимъ образомъ положено прочное и рациональное начало къ изученію причинъ заболѣванія нашихъ матросовъ, а слѣдственно къ изученію и морской гигиены. Все, что касается быта матроса, его продовольствія, одежды, помѣщенія и занятій представлено въ разныхъ очеркахъ и описаніяхъ и послужило къ выработкѣ тѣхъ фундаментальнымъ понятій о нуждахъ нашего матроса, которыя и были приняты морскою администраціею при составленіи послѣдовавшихъ съ 1870 года положеній объ улучшеніи быта матроса. На обсужденіе обществъ морскихъ врачей препровождаемы были также: проекты санитарной инструкціи для корабельныхъ врачей, разныхъ наставленій, касающихся круга дѣятельности морскаго врача на берегу и въ плаваніи, каталоговъ медикаментамъ для госпиталей и судовыхъ лазаретовъ, а также новые образцы разныхъ предметовъ, вводимыхъ въ госпиталяхъ и лазаретахъ.



Такимъ образомъ предварительное ознакомленіе морскихъ врачей съ необходимыми санитарными постановленіями обезпечивало исполненіе ихъ на практикѣ и вмѣстѣ съ тѣмъ придавало имъ характеръ стойкости, которые такъ необходимы для того, чтобы законъ былъ уважаемъ и приносилъ пользу.

Медицинскія  
прибавленія въ  
„Морскому Сбор-  
нику“.

Съ 1860 по 1879 годъ издано 19 выпусковъ медицинскихъ прибавленій къ «Морскому Сборнику», заключающихъ въ себѣ медицинскіе отчеты морскихъ госпиталей, лазаретовъ и морскихъ командъ, медицинскія описанія плаванія нашихъ судовъ, извлеченныя изъ корабельныхъ медицинскихъ журналовъ, медико-топографическіе очерки россійскихъ и иностранныхъ портовъ, отчеты по физическому изслѣдованію назначенныхъ на флотъ рекрутовъ и новобранцевъ, статьи по продовольствію матросовъ, по вентиляціи и дезинфекціи казармъ и судовъ, о гигиеническомъ значеніи разныхъ морскихъ профессій, клиническіе отчеты, составленные по наблюденіямъ въ морскихъ госпиталяхъ, статьи и сообщенія по сифилитическимъ и по разнымъ эпидемическимъ болѣзнямъ. Изъ другихъ изданій морскаго врачебнаго управленія, заслуживающихъ особаго вниманія, надлежитъ упомянуть объ атласѣ анатомо-патологическихъ препаратовъ морскихъ госпиталей, заключающемъ въ себѣ изображеніе наиболѣе интересныхъ препаратовъ, собранныхъ преимущественно въ кронштадтскомъ госпиталѣ. Обществомъ морскихъ врачей въ Кронштадтѣ съ 1863 по 1879 годъ издано 14 выпусковъ протоколовъ засѣданій этого общества.

Какъ научная, такъ и врачебно-административная Морская медицинская статистика. дѣятельность морскихъ врачей была неуклонно направлена къ разработкѣ задачъ и вопросовъ, состоящихъ въ болѣе или менѣе непосредственной связи съ бытомъ военного матроса, и въ этомъ отношеніи данныя морской медицинской статистики служили постоянно основою работъ.

Усовершенствованіе морской медицинской статистики началось съ 1862 года тѣмъ, что санитарнымъ изслѣдованіямъ положены въ основаніе болѣе точное опредѣленіе раціональныхъ элементовъ, а именно: отношенія заболѣваемости и смертности къ наличному составу. Но установленіе главнаго изъ этихъ элементовъ, т. е. наличнаго числа людей, сопряжено было съ немалыми затрудненіями. Свѣдѣнія о наличномъ числѣ людей въ командахъ были доставляемы въ медицинскую часть отъ командировъ экипажей и командъ далеко не полныя, такъ какъ заключали въ себѣ только списочный составъ, т. е. число людей состоявшихъ къ 1-му числу каждаго мѣсяца въ наличіи команды. О командахъ, находящихся на судахъ въ плаваніи, а равно о людяхъ, находящихся въ откомандированіи, свѣдѣній не было получаемо. Особенно чувствительный пробѣлъ въ санитарной отчетности происходилъ отъ неправильнаго и непостояннаго доставленія свѣдѣній о санитарномъ движеніи на плавающихъ судахъ. Посему въ 1863 году установлена мѣсячная медицинская отчетность о судахъ плавающихъ за границую, и составленною на этотъ предметъ инструкціею требуется точное показаніе на-



личнаго числа людей на суднѣ. Въ изданной въ 1873 году санитарной инструкціи также постановлено показывать абсолютными числами наличное число людей за каждый день. За симъ форма санитарныхъ вѣдомостей съ судовъ распространена и на остающіеся на берегу команды. При этомъ въ 1863 году установлено исчисленіе командъ по ежедневному ихъ состоянію, такъ что одинъ годовой человѣкъ разбивается на 365 суточныхъ человѣкъ, и, по приведеніи въ извѣстность наличія людей на берегу и на судахъ за каждыя сутки, получается среднее ежедневное наличное число въ теченіи года. Вслѣдствіе этого, для судовъ во время плаванія показываются санитарные результаты за срокъ плаванія и за годичный срокъ. Такимъ образомъ въ настоящее время исчисленіе наличнаго числа людей для санитарныхъ цѣлей производится морскими врачами, завѣдывающими медицинскою частію въ экипажахъ, командахъ и на судахъ.

Не мало трудностей представляли также измѣненія въ номенклатурѣ болѣзней, заключавшей въ себѣ въ 1855 году 30 номеровъ, а въ 1862 году 73 номера. Но и это увеличеніе номеровъ номенклатуры далеко не обнимало собою всѣхъ заслуживающихъ особеннаго вниманія патологическихъ разновидностей, а съ другой стороны соединяло подъ однимъ номеромъ болѣзненные процессы, имѣющіе совершенно различное патогеническое значеніе. Посему въ 1867 и послѣдующихъ годахъ составлена особая группировка болѣзней съ морской санитарной точки зрѣнія и точно

указаны всѣ отдѣльные виды болѣзней, требующихъ особаго упоминанія. Вмѣстѣ съ этимъ требовались наиболѣе точныя свѣдѣнія объ умершихъ морскихъ нижнихъ чинахъ, и въ 1869 году постановлено доставлять при мѣсячной отчетности изъ каждаго порта и каждаго судна именной списокъ умершихъ, съ показаніемъ: лѣтъ отъ роду, лѣтъ службы, мѣста рожденія и полнаго діагноза болѣзни прижизненнаго, а въ случаѣ вскрытія трупа—и анатомическаго. Тѣже свѣдѣнія постановлено доставлять о назначенныхъ въ неспособные II и III статьи, т. е. уволенныхъ въ отпускъ или отставку морскихъ нижнихъ чинахъ. Благодаря всѣмъ этимъ мѣрамъ, мы имѣемъ въ настоящее время собранный уже въ достаточномъ количествѣ матеріаль для опредѣленія въ какомъ возрастѣ, чрезъ сколько лѣтъ службы и какіе болѣзненные процессы оказываютъ вліяніе на убыль людей изъ флота за болѣзнію или за смертію. Въ томъ же 1859 году началась правильная разработка ежедневнаго состоянія больныхъ по портамъ, по командамъ, по судамъ, по роду болѣзни, которая даетъ понятіе о вліяніи климата, рода занятій и матеріальной обстановки на продолжительность болѣзней и на величину ежедневной траты рабочей силы на флотѣ. Наша мѣсячная санитарная отчетность заключаетъ въ себѣ и метеорологическія данныя о состояніи атмосферы въ теченіи мѣсяца.

Исслѣдованіе болѣзней на флотѣ сдѣлало большіе успѣхи въ минувшее двадцатипятилѣтіе, но, для окон-



чательнаго устройства этой части и для приданія ей всей желаемой полноты и послѣдовательности, требуется еще сдѣлать многое. Въ настоящее время разрабатывается предположеніе о снабженіи каждаго матроса при поступленіи его на службу особымъ санитарнымъ спискомъ. Въ такой списокъ должны быть вносимы всѣ свѣдѣнія о состояніи здоровья нижняго чина во время прохожденія его службы; должно быть отмѣчено каждое его заболѣваніе, продолжительность болѣзни и исходъ ея, такъ что изъ совокупности этихъ свѣдѣній получится полный санитарный обзоръ человѣка за извѣстное время, необходимый не только для обсужденія какой либо вновь приключившейся болѣзни, но еще болѣе при возникновеніи вопросовъ о способности къ дальнѣйшему продолженію службы.

Бесѣды и публичныя чтенія по части врачебной науки и гігіены.

Въ кронштадтскомъ морскомъ госпиталѣ для медиковъ устраиваются съ 1876 года, въ теченіи зимняго сезона, научныя конференціи по разнымъ отраслямъ медицинскихъ наукъ, имѣющихъ современный интересъ по какой либо спеціальности или требующихъ постоянного освѣженія въ памяти. Предметомъ этихъ бесѣдъ преимущественно были: оперативная хирургія, гистологія съ микроскопическими упражненіями, новѣйшіе хирургическіе способы леченія, патологическая анатомія, физиологія и способы изслѣдованія зрѣнія, способы изслѣдованія воды и воздуха, изслѣдованіе притворныхъ болѣзней. Эти чтенія представляли собою большой интересъ и посѣщались не

только молодыми, но и прослужившими много лѣтъ врачами.

Въ небольшой химической лабораторіи, устроенной при аптекѣ кронштадтскаго морскаго госпиталя въ 1876 году, производятся уже весьма серіозныя работы по изслѣдованію питательнаго достоинства пищевыхъ консервовъ, по дѣйствию разныхъ дезинфекціонныхъ средствъ, по изслѣдованію воды, назначенной для питья и добываемой изъ кронштадтской почвы, по изслѣдованію воздуха въ госпиталѣ и въ казармахъ. Практическій интересъ всѣхъ этихъ изслѣдованій въ особенности сталъ очевиденъ съ открытіемъ послѣдней войны, когда наши правительственныя учрежденія были завалены предложеніями всякаго рода пищевыхъ консервовъ и дезинфекцирующихъ средствъ. Правильная оцѣнка тѣхъ и другихъ предметовъ не премѣнно должна быть основана на химическомъ изслѣдованіи. Для консервовъ требуется опредѣленіе: сколько они содержатъ въ себѣ питательныхъ началъ и представляютъ ли собою соединеніе, подлежащее скорому перевариванію; а для дезинфекціонныхъ средствъ: ихъ примѣнимость въ жилыхъ помѣщеніяхъ и въ мѣстахъ для свалки нечистотъ, ихъ вліяніе на организмъ и продолжительность ихъ дѣйствія. Производство этихъ изслѣдованій занимаетъ серіозно многихъ изъ нашихъ врачей и результаты ихъ работъ, можно надѣяться, принесутъ не малую пользу современной наукѣ. По изслѣдованію почвы предпринята обширная работа ординаторомъ кронштадтскаго госпиталя Архангель-

\*



скимъ, а къ санитарному изслѣдованію морскихъ кронштадтскихъ казармъ приступила коммисія, назначенная изъ инженеровъ и врачей, съ участіемъ разныхъ лицъ, завѣдывающихъ хозяйственною частию въ экипажахъ и казарменными зданіями. Всѣ эти изысканія и вопросы представляютъ самый живой интересъ по охраненію здоровья и морскихъ командъ, и всего вообще населенія въ Кронштадтѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ морскіе врачи старались всѣми способами популяризовать свѣдѣнія о гигиенѣ между морскими чинами. Съ этою цѣлію, съ 1872 года устроены, сперва въ Кронштадтѣ, а потомъ и въ Николаевѣ, популярныя чтенія по гигиенѣ, преимущественно касающіяся какого либо предмета изъ матеріальной и служебной обстановки матроса на берегу или на судахъ. Наиболѣе интересныя изъ этихъ лекцій были прочитаны: о питаніи и наиболѣе употребительныхъ пищевыхъ продуктахъ; о физиологическихъ основахъ одежды; о вліяніи кислорода и сжатого воздуха на дыхательные органы; объ условіяхъ физическаго развитія организма; о значеніи воды и снабженіи водою Кронштадта; о гигиенѣ городского приморскаго быта; о наслѣдственности въ организмъ чловѣка и вліяніи ея на здоровье; о строеніи и отпращиваніи глаза; о характерѣ и развитіи эпидемическихъ болѣзней вообще и оспы въ особенности; о медицинской топографіи финляндскаго побережья; о значеніи и пріемахъ медицинской статистики; объ устройствѣ санитарнаго дѣла въ военное время. Въ основаніе этихъ публич-

ныхъ лекцій было положено условіе, чтобы въ нихъ были разсмотрѣны съ должною подробностію спеціально какой либо вопросъ, чтобы онѣ сопровождались демонстраціями на препаратахъ, рисункахъ и снарядахъ и чтобы въ нихъ разобраны были тѣ стороны предмета, которыя касаются быта матроса на берегу и на судахъ. Кромѣ того устраивались въ Кронштадтѣ въ теченіи послѣднихъ лѣтъ популярныя бесѣды для морскихъ нижнихъ чиновъ, изложеніе которыхъ было поручено старшему судовому врачу Богданову. Бесѣды эти, касающіяся морскаго и приморскаго быта, заключаютъ въ себѣ всѣ свѣдѣнія, которыя необходимо имѣть матросу для правильнаго пониманія окружающей его природы, его служебной обстановки и гигиеническаго содержанія тѣла. Они написаны живымъ, удобопонятнымъ языкомъ и издаются также брошюрами для чтенія морскихъ нижнихъ чиновъ.

При полномъ сочувствіи къ этимъ работамъ и изслѣдованіямъ со стороны врачей морскаго вѣдомства, можно надѣяться на близкое осуществленіе работы первостепенной важности, на составленіе «Русской морской гигиены». Матеріалъ для такой гигиены у насъ находится въ изобиліи и въ медицинскихъ прибавленіяхъ къ «Морскому Сборнику» и въ другихъ работахъ нашихъ морскихъ врачей. Остается лишь критическая оцѣнка этого матеріала, сравненіе его съ вышедшими по этой части сочиненіями во Франціи, Германіи и особенно въ Англіи и Америкѣ и поясненіе всѣхъ отдѣльныхъ вопросовъ случаями изъ нашей



морской санитарной практики. Такая «Русская морская гигиена» будетъ представлять значительное преимущество предъ морской гигиеною главнаго врача французскаго военнаго флота Фонсагрива, которая служитъ у насъ теперь руководствомъ.

Припаганіе трудовъ морскихъ врачей на выставкахъ и ученихъ конгрессахъ.

Усовершенствованія, введенныя по морской медицинской части, и ученые труды морскихъ врачей были по достоинству оцѣнены на трехъ большихъ выставкахъ и на двухъ международныхъ статистическихъ конгрессахъ. На политехнической выставкѣ въ Москвѣ въ 1872 году, устроена была каюта, подобная той, которая служила лазаретомъ на бывшемъ винтовомъ фрегатѣ «Генераль-Адмиралъ», и была обставлена аптечнымъ шкафомъ и другими медицинскими принадлежностями. Въ особенности обратили на себя вниманіе образецъ судоваго лазаретнаго набора хирургическихъ инструментовъ и вновь проектированный врачебный ранецъ для десанта. За предметы, выставленные отъ морской медицинской части на эту выставку, Императорское общество любителей естествознанія, антропологии и этнографіи, состоящее при Императорскомъ московскомъ университетѣ, выразило адресомъ благодарность управленію флота генераль-штабъ-доктора. На брюссельскую международную выставку гигиены и поданія помощи въ 1876 году были посланы, между прочимъ, носилки для переноса больныхъ и раненыхъ доктора Миллера и снарядъ для изслѣдованія продовольственныхъ припасовъ старшаго врача Раковича. Снарядъ этотъ заслужилъ общее одобреніе по

точности и скорости, съ которою опредѣляется достоинство разныхъ продовольственныхъ продуктовъ, насколько то требуется для санитарныхъ цѣлей. Носилки же доктора Миллера были предметомъ особаго испытанія на суднѣ на р. Шельдѣ въ Антверпенѣ и выдержали самую строгую критическую оцѣнку такъ удовлетворительно, что официальные члены конгресса положили рекомендовать своимъ правительствамъ снабженіе ими всѣхъ своихъ судовъ. За предметы, представленные на брюссельскую выставку, морскому министерству присуждена была международнымъ жюри выставки высшая награда—медаль 1-го класса; такой же награды удостоенъ былъ и докторъ Миллеръ—за носилки. На бывшую въ Москвѣ въ 1879 году антропологическую выставку было послано много препаратовъ изъ анатомо-патологическаго кабинета кронштадтскаго морскаго госпиталя, представляющихъ собою большею частью весьма разнообразныя измѣненія въ костяхъ послѣ травматическихъ поврежденій. Предсѣдатель медицинской коммисіи этой выставки сообщалъ неоднократно о томъ, что всѣ выставленные отъ морской медицинской части предметы заслужили общую похвалу, какъ по интересу представленныхъ патологическихъ измѣненій, такъ и по тщательности и искусству препаровки каждаго предмета. На международномъ статистическомъ конгрессѣ, состоявшемся въ С.-Петербургѣ въ 1872 году, работы морскихъ врачей обратили на себя особенное вниманіе извѣстнаго ученаго Кетле, который имѣлъ удо-



вольствіе видѣть подтвержденіе результатовъ его собственныхъ наблюденій на огромной массѣ изслѣдованій, произведенныхъ морскими врачами и превышавшихъ уже въ то время 11 тысячъ случаевъ. Всѣ изслѣдованія, отнесенныя къ извѣстному возрасту, заключали въ себѣ данныя о ростѣ, вѣсѣ, силѣ и дыхательной емкости цѣлой массы молодыхъ людей, и потому составляли собою весьма цѣнный и вѣскій матеріалъ въ подлежащихъ рѣшенію научныхъ вопросахъ. На этомъ конгрессѣ въ особенности заслужили похвалы работы докторовъ: Гольбека, Кербера и Ковалева-Рунскаго. На слѣдующемъ за симъ IX международномъ статистическомъ конгрессѣ, бывшемъ въ 1876 году въ Буда-Пештѣ, разсматриваемы были нѣкоторыя частности въ приѣмахъ по медицинской статистикѣ, и въ обсужденіи ихъ принималъ дѣятельное участіе отправленный туда докторъ Керберъ.

Участіе морскихъ врачей при защитѣ Севастополя и въ послѣдней турецкой войнѣ.

Во время турецкой кампаніи 1853—1856 годовъ умерли въ Севастополѣ врачи: Киберъ (генераль-штабъ-докторъ черноморскаго флота), Гейнрихъ (главный докторъ севастопольскаго морскаго госпиталя) и еще 16 младшихъ врачей, а именно: Олехновичъ, Тельшевскій, Воротылякъ, Каменецкій, Смирновъ, Диковскій, Трацевскій, Штюмеръ, Штиблеръ, Малинъ, Пѣвницкій, Мержавитиновъ, Нѣжинцовъ, Андреевъ, Глушановскій и Шимкевичъ. Изъ этихъ 18-ти врачей 10 было молодыхъ, только что поступившихъ на службу по окончаніи курса; они пали также какъ и старшіе ихъ товарищи жертвою эпидемическаго тифа, достиг-

шаго въ 1855 году высшей точки напряженности. Всего за эти 3 года въ Севастополѣ перебывало 66 морскихъ врачей, такъ что смертность между ними составляетъ 27 процентовъ. Въ послѣднюю турецкую войну, на театрѣ войны служило 17 врачей, изъ коихъ 12 при морскихъ командахъ и на судахъ, а 5 въ лечебныхъ заведеніяхъ, устроенныхъ обществомъ краснаго креста. Изъ этихъ 17-ти врачей умеръ одинъ въ 1878 году въ Руцукѣ, младшій судовой врачъ Каменскій, также отъ сыпнаго тифа.



## ГЛАВА XI.

УПРАВЛЕНІЕ МОРСКИМЪ ВѢДОМСТВОМЪ. — ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ  
ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ. — ЭМЕРИТАЛЬНАЯ КАССА.

---

Недостатки управленія морскимъ вѣдомствомъ до его преобразованія.

Главные недостатки управленія морскимъ вѣдомствомъ до его преобразованія заключались въ слѣдующемъ:

1) Въ морскомъ министерствѣ находились управленія постороннія, которыя, по свойству своему, относились не къ морскому, а къ другимъ вѣдомствамъ.

2) Въ министерствѣ существовали совершенно лишнія учрежденія и должности, которыя или вовсе не приносили пользы или приносили вредъ и, какъ лишнія инстанціи, только замедляли и усложняли правильное и скорое теченіе дѣлъ. Такимъ образомъ, отдѣленія въ департаментахъ группировались въ общія присутствія департаментовъ, а департаменты въ общее присутствіе морскаго интендантства, и дѣла должны были проходить чрезъ эти инстанціи, причемъ составлялись журнальныя постановленія, писались рапорты и другія бумаги.

3) Въ отдѣльныхъ учрежденіяхъ министерства разнородныя занятія смѣшивались въ одномъ и томъ же управленіи, а однородныя были разбиты по разнымъ управленіямъ и департаментамъ.

4) Во всѣхъ департаментахъ и канцеляріяхъ существовалъ порядокъ дѣлопроизводства самый многосложный и затѣйливый, требовавший огромной работы и большого числа чиновниковъ и писарей. Существованіе этихъ лицъ было весьма худо обезпечено и поставляемые между долгомъ службы и нищетою, многіе не могли выдерживать искушеній.

5) Права начальниковъ, какъ мѣстныхъ, такъ и министерскихъ, были весьма ограничены. Всѣ дѣла восходили черезъ нѣсколько коллегіальныхъ и другихъ инстанцій до высшаго начальства, которое, за множествомъ подобныхъ представленій и за невозможною знать всѣ мелочныя подробности текущихъ дѣлъ въ отдаленныхъ мѣстностяхъ, не было въ состояніи ни разсмотрѣть, ни обсудить ихъ основательно; а, между тѣмъ, согласіе его слагало всякую отвѣтственность съ частныхъ начальниковъ, и такимъ образомъ, кромѣ медленности и застоя въ дѣлахъ, подъ прикрытіемъ имени главнаго начальства, происходили безпорядки и злоупотребленія.

6) Въ смѣтахъ, въ счетоводствѣ и въ отчетности существовала запутанность и неясность, отчасти вслѣдствіе самой системы, отчасти вслѣдствіе непониманія дѣла, нерадѣнія или рутины.

и 7) Въ дѣлопроизводствѣ соблюдалась таинствен-



ность, не только въ тѣхъ случаяхъ, когда она дѣйствительно была необходима, но даже и въ такихъ, гдѣ она положительно вредна, ибо считались государственною тайною свѣдѣнія, которыя наоборотъ, для пользы службы, слѣдовало оглашать.

Видя необходимость кореннаго преобразованія всего управленія и чувствуя невозможность совершить это преобразование наскоро и вдругъ, Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ счелъ нужнымъ ограничиться сперва рядомъ послѣдовательныхъ мѣръ и подготовить такимъ образомъ совершенно новое положеніе для управленія морскимъ вѣдомствомъ. Принимавшіяся согласно этому мѣры, казавшіяся нѣкоторымъ защитникамъ стараго порядка отдѣльными, какъ бы безсвязными распоряженіями, были однакожъ слѣдствіемъ строго обдуманной и соображенной системы, и этимъ постояннымъ поступательнымъ движеніемъ по одному, разъ избранному направленію, при дружномъ содѣйствіи всѣхъ сотрудниковъ, объясняется легкость, съ которою вводились потомъ коренныя преобразованія. Приступая къ какому нибудь преобразованію, морское министерство, послѣ подробной ревизіи этой части при посредствѣ лицъ, не только морскаго, но и постороннихъ вѣдомствъ, старалось, для основательнаго изученія стоящаго на очереди вопроса, имѣть въ виду сколь возможно большее число мнѣній и взглядовъ на разрабатываемый предметъ. Съ этою цѣлью, всѣ проекты печатались и рассылались разнымъ лицамъ морскаго и другихъ вѣ-

домствъ, имѣющимъ спеціальныя свѣдѣнія по дѣламъ этого рода. Равнымъ образомъ возбуждалось обсужденіе вопроса въ «Морскомъ Сборникѣ», въ которомъ открытъ особый отдѣлъ для гласнаго обсужденія принимаемыхъ по морскому вѣдомству преобразованій. Хотя личное самолюбіе составителей могло иногда страдать отъ замѣчаній, получаемыхъ съ разныхъ сторонъ на ихъ проектъ, но съ этимъ они легко мирились, въ виду тѣхъ значительныхъ выгодъ, которыя пріобрѣтались для пользы дѣла сравнительною гласностію, придаваемою такимъ образомъ ихъ трудамъ. Въ самомъ дѣлѣ, доставляемыя замѣчанія заключали въ себѣ весьма много дѣльныхъ указаній, которыми министерство пользовалось съ величайшею готовностію и признательностію. Этою системою достигалось къ тому же то важное преимущество, что морское вѣдомство приготавливалось исподволь къ новому порядку и, такъ сказать, свыкалось съ нимъ прежде введенія его въ дѣйствіе. вмѣстѣ съ тѣмъ самой административной дѣятельности морскаго министерства придана возможная гласность, и въ «Морскомъ Сборникѣ» начали печататься ежегодные отчеты департаментовъ и другихъ учрежденій морскаго министерства.

Исслѣдованія и ревизіи открыли много весьма важныхъ недостатковъ, много несовершенствъ, вкравшихся съ теченіемъ времени, много формъ, обрядовъ и постановленій, отжившихъ свое время и державшихся лишь вслѣдствіе долгомѣтныхъ привычекъ и преду-



бѣжденій. Въ этихъ предубѣжденіяхъ, сильно вкоренившихся, Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ встрѣтилъ одно изъ главнѣйшихъ, если не главнѣйшее, препятствіе къ приведенію въ исполненіе тѣхъ улучшеній, очевидная польза и необходимость коихъ не подлежали сомнѣнію, и которыя должны были исподволь приготовить и облегчить коренныя преобразованія въ управленіи.

Дѣятели прежняго времени, при всемъ желаніи нѣкоторыхъ изъ нихъ, не были въ силахъ отрѣшиться отъ понятій, руководившихъ ими въ теченіи многихъ десятковъ лѣтъ, и не могли откровенно вступить на новый путь, на который вызывало ихъ новое положеніе дѣлъ. Убѣдившись въ невозможности достигнуть съ подобными сотрудниками предназначенной цѣли, Его Императорское Высочество въ то же время видѣлъ, что назначеніемъ двухъ или трехъ новыхъ дѣятелей не отстранить встрѣченныхъ затрудненій. Не подлежало сомнѣнію, что новыя лица эти не будутъ въ силахъ успѣшно бороться съ цѣлымъ рядомъ представителей прежняго направленія, и что труды и усилія ихъ не будутъ въ состояніи оживить все управленіе новымъ духомъ, придать ему новую жизнь. Непремѣннымъ условіемъ возможности дальнѣйшаго движенія по избранному пути оказалось введеніе въ управленіе большого числа новыхъ людей, которые, будучи оживлены однимъ духомъ и искренно сочувствуя новому направленію, понимали бы одинъ другаго и усердно помогали бы другъ другу. Вслѣд-

ствіе этого сознанія, послѣдовали важныя перемѣны въ личномъ составѣ главныхъ дѣятелей морскаго министерства, и перемѣны эти въ скоромъ времени измѣнили видъ и духъ всего управленія. Частные начальники, одушевленные пламеннымъ желаніемъ общей пользы и улучшеній, не связанные рутинною, принялись за работу дружно, идя по одному направленію. Такимъ образомъ введено было единство въ дѣйствіяхъ разныхъ учреждений морскаго вѣдомства и это сильно облегчило успѣхъ дѣла. Впослѣдствіи, нѣкоторые изъ этихъ лицъ имѣли счастье быть непосредственными сотрудниками Государя Императора въ званіи министровъ.

Разсматривая мѣры преобразованій не въ хронологическомъ порядкѣ, а по статьямъ руководившей морскимъ министерствомъ программы, главнѣйшія изъ нихъ являются нижеслѣдующія.

Осуществленіе кореннаго преобразованія учреждений морскаго министерства и портовъ совершено, такъ сказать, въ нѣсколько пріемовъ.

Новое положеніе объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ.

Морское министерство руководилось положеніемъ 1837 года, которое при изданіи своемъ считалось не окончательнымъ, но введено какъ бы въ видѣ опыта; поэтому оно и называлось: «Предварительное образованіе морскаго министерства». Перешедшая къ намъ изъ Франціи въ началѣ нынѣшняго столѣтія склонность къ безусловной симетріи въ организаціи государственныхъ учреждений была, безъ сомнѣнія, причиною, что это временное узаконеніе было основано



не на дѣйствительныхъ потребностяхъ морской администраціи, а на воображаемой необходимости сдѣлать изъ морскаго министерства сколокъ съ министерства военнаго. Между тѣмъ оба эти вѣдомства представляютъ такъ много особенностей, что организація ихъ не могла быть одинакова, и изученіе потребностей управленія морскимъ вѣдомствомъ показывало, что нельзя удовольствоваться преобразованиемъ высшихъ центральныхъ учрежденій морскаго управленія, но что учрежденія портовые требуютъ еще болѣе совершеннаго преобразованія, ибо перемѣны и улучшенія, сдѣланныя въ центральномъ морскомъ управленіи въ 1827 и 1836 годахъ, не коснулись мѣстныхъ портовыхъ учрежденій, которыя существовали такимъ образомъ на основаніи старыхъ штатовъ и руководствовались въ своихъ дѣйствіяхъ регламентомъ 1822 года, нѣкоторыми отдѣльными частными повелѣніями и распоряженіями и даже просто обычаемъ. Вслѣдствіе этого еще въ 1856 году былъ составленъ проектъ полнаго преобразованія морскаго министерства и портоваго управленія и съ этого времени началъ разсылаться въ печатныхъ экземплярахъ на разсмотрѣніе разнымъ лицамъ и передѣлываться по полученнымъ замѣчаніямъ; тѣ же мѣры, которыя могли получить осуществленіе, не ожидая общаго преобразованія, приводились въ исполненіе. Такимъ образомъ, управленіе корабельными лѣсами передано въ вѣдѣніе министерства государственныхъ имуществъ, къ которому по существу своему оно относится. Постройка и завѣ-

дываніе приморскими укрѣпленіями перешли, по принадлежности, въ сухопутное инженерное вѣдомство. Охтенскіе и черноморскіе адмиралтейскіе пригороды поступили на общемъ основаніи въ вѣдѣніе министерства внутреннихъ дѣлъ, а главные командиры архангельскаго и астраханскаго портовъ, управлявшіе вмѣстѣ съ тѣмъ и гражданскою частію этихъ губерній, освобождены отъ этихъ послѣднихъ обязанностей, которыя возложены на особаго гражданского губернатора по назначенію министерства внутреннихъ дѣлъ, какъ и въ прочихъ губерніяхъ.

Изъ числа лишнихъ учрежденій и инстанцій упразднены должности: генераль-интенданта, инспекторовъ корпусовъ флотскихъ штурмановъ, морской артиллеріи, корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ, ластовыхъ командъ и рабочихъ экипажей, штабы этихъ корпусовъ, штабы дивизіонные и бригадные, общее присутствіе морскаго интендантства, учетный комитетъ, военно-походная по флоту канцелярія, канцелярія по своду морскихъ постановленій и канцелярія генераль-интенданта. Кромѣ этого порядокъ дѣлопроизводства упрощался въ подробностяхъ стараніями частныхъ начальниковъ, права коихъ, въ ожиданіи общаго преобразованія, были нѣсколько расширены.

Главные начала, положенныя въ основаніе кореннаго преобразованія управленія морскимъ вѣдомствомъ, заключали въ себѣ: разсредоточіе управленія, самостоятельность мѣстныхъ властей, облеченныхъ вмѣстѣ съ обширнѣйшими правами соотвѣтствующею имъ от-



вѣтственностию, упрощеніе дѣлопроизводства и улучшеніе быта служащихъ вмѣстѣ съ уменьшеніемъ числа ихъ. Наконецъ, чрезъ все новое положеніе проводилась мысль, что береговыя учрежденія существуютъ для флота, а не флотъ для береговыхъ учреждений.

Согласно этимъ началамъ, въ проектѣ новаго положенія порты, по степени важности въ морскомъ отношеніи, раздѣлены на два разряда: главные и порты втораго разряда. Въ главныхъ портахъ назначены главные командиры, въ портахъ втораго разряда — командиры портовъ; какъ тѣ, такъ и другіе, за исключеніемъ командира севастопольскаго порта, подчинены непосредственно управляющему министерствомъ и Генераль-Адмиралу. Всѣ хозяйственныя заготовленія, сосредоточивавшіяся почти исключительно въ департаментахъ министерства, переданы главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ, которые ежегодно должны вносить свои предположенія по предстоящимъ въ будущемъ году дѣйствіямъ, а также проектъ смѣты по ввѣреннымъ имъ управленіямъ, на разсмотрѣніе и утвержденіе высшихъ властей и потомъ, по утвержденіи, руководствоваться ими въ теченіи года самостоятельно. Затѣмъ отчеты объ употребленіи денежныхъ суммъ, поступающіе въ государственный контроль, и отчеты о совокупности дѣйствій подвѣдомственныхъ главнымъ командирамъ частей, представляемые ими ежегодно главному морскому начальству, должны служить повѣркою ихъ дѣйствій.

Высшая власть надъ всѣми портами, надъ всѣми

*Всѣмъ 2. Тамъ же  
Портъ, т.е.  
управленію*

*по распоряженію*

мѣстными центрами морской дѣятельности, сосредоточена въ рукахъ управляющаго министерствомъ и Генераль-Адмирала. Эта власть направляетъ дѣйствія главныхъ командировъ и командировъ портовъ, распределяетъ между ними суммы, удѣляемыя изъ государственной казны на содержаніе морскихъ силъ, сообразно высшимъ видамъ и цѣлямъ правительства, и слѣдитъ за надлежащимъ и разумнымъ исполненіемъ правительственныхъ предначертаній и за правильнымъ расходованіемъ отпускаемыхъ для этого суммъ. Сосредоточивая въ себѣ такимъ образомъ высшее *направленіе* и *надзоръ* за мѣстными распорядителями и являясь отвѣтственнымъ лицомъ за дѣйствія ввѣренной ему отрасли государственнаго управленія, высшее морское начальство имѣетъ конечно надобность въ органахъ или орудіяхъ для исполненія тѣхъ обязанностей, которыя лежатъ на немъ въ общей системѣ управленія. Ему необходимо собственно одно подручное учрежденіе, для передачи своихъ приказаній и предположеній (канцелярію), и другое для разсмотрѣнія такихъ вопросовъ, разрѣшеніе коихъ требуетъ особыхъ специальныхъ познаній. Вмѣстѣ съ особымъ для всего морскаго вѣдомства судебнымъ учрежденіемъ и гидрографическимъ департаментомъ, для завѣдыванія гидрографическою спеціальностью, эти органы должны составлять въ строгомъ смыслѣ весь составъ управленія въ морскомъ министерствѣ.

Таковы начала и общій очеркъ управленія морскимъ вѣдомствомъ. Составленный на этихъ началахъ проектъ



положенія, окончательно исправленный по указаніямъ государственнаго совѣта, былъ первоначально Высочайше утвержденъ 27 января 1860 года, въ видѣ опыта на пять лѣтъ, причемъ Государь Императоръ, резолюціею на журналѣ государственнаго совѣта, соизволилъ поставить положенныя въ основу проекта начала «въ примѣръ всѣмъ гг. министрамъ и главноуправляющимъ, надѣясь и возлагая на ихъ попеченіе достигнуть того же и по ввѣреннымъ имъ управленіямъ».

Положеніе 1860 года не обнимаетъ собою однако всей вышеизложенной программы преобразованія управленія морскимъ вѣдомствомъ. Въ видахъ осторожности положено на время оставить въ составѣ министерства не только канцелярію и инспекторскій департаментъ, но и нѣкоторые хозяйственные департаменты, чтобы дать портамъ возможность свыкнуться съ новыми ихъ правами, а министерству разрѣшать безъ особаго затрудненія и замедленія вопросы и недоумѣнія, которые могли возникнуть при введеніи новаго положенія, и начертать разныя законоположенія и инструкціи для руководства портовыхъ управленій въ новой сферѣ ихъ дѣятельности.

Новое положеніе объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ оказалось на дѣлѣ вполне состоятельнымъ и отразилось благотѣльно не только на ходѣ дѣлъ писменныхъ и на ежедневныхъ занятіяхъ главныхъ начальниковъ, получившихъ время и возможность глубже вникать и обдумывать дѣла дѣйствительно важныя и соображать въ совокупности общую связь всѣхъ

предпринимаемыхъ мѣръ, но и на всей дѣятельности портовыхъ управленій, не стѣсненной болѣе постоянною опекою министерства и безпрестаннымъ вмѣшательствомъ въ мелочныя подробности текущихъ мѣстныхъ дѣлъ. Само собою разумѣется, что при измѣненіи новаго порядка не могли не встрѣтиться нѣкоторыя недоумѣнія. Оказывалось нужнымъ однихъ поощрять къ пользованію непривычными имъ правами, другихъ нѣсколько сдерживать въ порывахъ худо понятой самостоятельности; но случаевъ этихъ было не много, и въ 1867 году, когда срокъ перваго опыта окончился, въ положеніи сдѣланы весьма важныя измѣненія въ томъ же направленіи: упразднены два департамента—кораблестроительный и комиссаріатскій, и два отдѣльныя управленія—артиллерійское и строительное, и дѣла ихъ переданы въ порты; но соединеніе канцеляріи и инспекторскаго департамента найдено неудобнымъ. Эту реформу можно считать окончательною, хотя положеніе вновь утверждено опять только на пять лѣтъ. Недавній новый, подробный пересмотръ положенія объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ указалъ на необходимость только нѣкоторыхъ частныхъ измѣненій; общія же начала, на которыхъ существуетъ нынѣ управленіе морскимъ вѣдомствомъ, на дѣлѣ оказались вполнѣ соответственными.

Въ длинный двадцатипятилѣтній періодъ, само собою разумѣется, были обстоятельства, требовавшія созданія въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, по той или



другой специальности, новаго управленія, и всегда морское министерство въ положеніи объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ находило формы, соотвѣтственныя данной потребности. Такъ, въ теченіи двадцатипятилѣтія упразднены архангельскій и астраханскій порты въ значеніи первостепенныхъ портовъ; создано морское управленіе въ Владивостокѣ, на побережьяхъ Восточнаго океана, и въ Баку, въ Каспійскомъ морѣ; морское управленіе въ Черномъ морѣ доходило до крайнихъ предѣловъ сокращенія и опять развилось до значенія первостепеннаго; пріобрѣтенный недавно Батумъ также вызвалъ необходимость созданія тамъ морской береговой власти, и всѣ эти требованія находили совершенно соотвѣтственные, удобные и ясные образцы въ постановленіяхъ, формахъ и штатахъ существующаго положенія объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ, требовавшіе только примѣненія къ даннымъ обстоятельствамъ.

Что касается до экономической стороны этого преобразованія, то до новаго морскаго управленія въ 1860 году на содержаніе министерства и портовъ, не считая содержанія портоваго управленія въ Сибири, отпускалось въ годъ—1.631,847 руб. Эта сумма оставлена въ распоряженіи морскаго вѣдомства и на будущее время съ тѣмъ, чтобы изъ нея производилось служащимъ добавочное содержаніе по новымъ увеличеннымъ окладамъ штатовъ не прежде, какъ по сокращеніи числа служащихъ. Сумма на расходы администраціи не превысила этого итога до сихъ поръ,

не смотря на то, что на нее теперь относится, какъ содержаніе управленія въ портахъ Восточнаго океана, такъ и содержаніе береговаго управленія въ Черномъ морѣ, получившаго съ возникновеніемъ черноморскаго флота значительное развитіе. Такимъ образомъ, администрація морскаго вѣдомства стоитъ теперь столько же, сколько стоила 25 лѣтъ тому назадъ, не смотря на то, что оклады служащихъ значительно возвышены сравнительно съ существовавшими до 1860 года и что въ этотъ періодъ времени какъ жизнь въ Россіи, такъ и администрація въ другихъ вѣдомствахъ, много воздвигали.

Въ 1853 году число чиновниковъ простиралось:

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| въ министерствѣ . . . . .         | 391   |
| въ портовыхъ управленіяхъ . . . . | 743   |
| итого . . . . .                   | 1,134 |

Въ началѣ 1861 года ихъ состояло:

|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| въ министерствѣ . . . . .         | 144 |
| въ портовыхъ управленіяхъ . . . . | 364 |
| итого . . . . .                   | 508 |

Въ настоящее время ихъ состоитъ:

|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| въ министерствѣ . . . . .         | 107 |
| въ портовыхъ управленіяхъ . . . . | 428 |
| итого . . . . .                   | 535 |

Преобразованію другой важной части, составленія Преобразованіе  
счетоводства и  
отчетности. смѣтъ, счетоводства и отчетности, предшествовало не только изслѣдованіе этихъ частей во всѣхъ подробно-



стяхъ въ морскомъ вѣдомствѣ, но и посылка способныхъ лицъ въ Пруссію и Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты, гдѣ части эти, по общему отзыву, считались въ то время въ образцовомъ положеніи, для ознакомленія съ существующими тамъ порядками. Эта послѣдняя мѣра, давъ морскому министерству массу полезныхъ свѣдѣній, сформировала и лицъ, которые потомъ могли осуществить ихъ на дѣлѣ, не ограничиваясь предѣлами морскаго вѣдомства. Статсъ-секретари Рейтернъ и Татариновъ, которые потомъ осуществили коренныя реформы по этой части во всѣхъ вѣдомствахъ Имперіи, были посланы за границу—первый Его Императорскимъ Высочествомъ Генераль-Адмираломъ, а второй государственнымъ контролеромъ, по ходатайству Его Высочества. Самыя реформы сперва примѣнялись въ морскомъ вѣдомствѣ, которое такимъ образомъ служило для провѣрки нововведеній опытомъ.

Улучшенія  
въ составленіи  
сметъ.

Составленіе сметъ, имѣющее въ сложномъ и обширномъ морскомъ хозяйствѣ весьма важное значеніе, находилось въ морскомъ вѣдомствѣ въ крайне неудовлетворительномъ состояніи. Сметы не представляли ручательства въ томъ, что требуемая по каждой статьѣ сумма выражаетъ дѣйствительную потребность; провѣрка же ихъ была невозможна по соединенію въ одной статьѣ нѣсколькихъ разнородныхъ предметовъ и по неудовлетворительности объяснительныхъ записокъ, не подтверждаемыхъ надлежащими данными и постановленіями. Коммисаріатскій департаментъ не только не имѣлъ положительныхъ свѣдѣній о штат-

номъ и наличномъ числѣ людей, которыхъ онъ былъ обязанъ продовольствовать, но не было даже въ виду всѣхъ постановленій, на которыхъ основывался отпускъ этого довольствія. Не въ лучшемъ положеніи были смѣты другихъ департаментовъ. Поэтому былъ въ полномъ употребленіи обычай преувеличивать сознательно требованія по одной статьѣ, чтобы имѣть остатки для употребленія на другой какой нибудь предметъ, по которому вѣроятно не послѣдовало бы отпуска денегъ.

Смѣты морскаго министерства подверглись строгому пересмотру и изслѣдованію; въ нихъ введены измѣненія какъ въ общей системѣ, такъ и въ частностяхъ, смѣтныя требованія сгруппированы по однороднымъ предметамъ, по параграфамъ и статьямъ, и подкрѣплены точными основаніями и исчисленіями. Онѣ начали отличаться полною откровенностію и правдивостію и давали возможность повѣрки. Наконецъ, съ 1858 года онѣ начали вноситься въ государственный совѣтъ печатными и затѣмъ такими же разсылаться въ учрежденія морскаго вѣдомства къ руководству, тогда какъ прежде смѣты составляли государственную тайну.

По прежней системѣ счетоводства, каждое вѣдомство имѣло свои собственные капиталы, которые образовывались отъ неизрасходованныхъ по какимъ либо случаямъ ассигнованій, и непроизводительно лежали въ то время, когда государственное казначейство встрѣчало настоятельную надобность къ удовлетворенію насущныхъ потребностей. Слѣдуя той мысли, что государственное казначейство не должно быть обре-

Улучшенія  
въ составленіи  
счетоводства.



меняемо требованіями отпуска денегъ на текущіе расходы, когда въ наличіи имѣются суммы, хотя бы отпущенныя на другіе предметы, но въ которыхъ нѣтъ еще до времени настоятельной надобности, Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ сообщилъ еще въ 1854 году министру финансовъ свои соображенія о выгодахъ введенія въ морскомъ министерствѣ начала единства кассы, чрезъ передачу всѣхъ денежных средствъ въ государственное казначейство. Министръ финансовъ затруднился присоединеніемъ суммъ морскаго министерства къ главному казначейству впродъ до преобразованія казначейской части во всей Имперіи, а потому морское министерство вынуждено было на первое время ограничиться такимъ преобразованіемъ собственно въ предѣлахъ своего вѣдомства. Съ этою цѣлью, всѣ суммы морскаго министерства были сосредоточены въ одномъ центральномъ казначействѣ, а требованія суммъ въ канцеляріи министерства, которая, имѣя свѣденія о наличіи суммъ во всѣхъ департаментахъ министерства и о предстоящихъ въ каждомъ изъ нихъ расходахъ, брала суммы изъ государственнаго казначейства лишь въ мѣрѣ дѣйствительной надобности. Введеніемъ у себя единства кассы морское министерство, между прочими выгодами, получило возможность распоряжаться оборотными своими суммами такимъ образомъ, что требованіе авансовыхъ отпусковъ, которые прежде доходили до 2.600,000 руб. и ставили государственное казначейство въ дѣйствительное затрудненіе, вовсе прекращено, за исключеніемъ 300,000

руб., ежегодно отпускаемыхъ въ распоряженіе генералъ-губернатора Восточной Сибири. Когда такимъ образомъ, черезъ нѣсколько лѣтъ, начало единства кассы было распространено на все другія вѣдомства въ Имперіи, весь трудъ морскаго министерства ограничился лишь простою передачею наличныхъ суммъ изъ своего центрального казначейства въ главное государственное казначейство.

Главнѣйшіе недостатки контрольной части заключались въ стремленіи подчинить учету и ревизіи самые мелочные расходы, въ раздѣленіи отвѣтственности между множествомъ лицъ, въ ограниченіи ревизіи одною формальною повѣркою и въ крайней несвоевременности ревизіи. Все это, а равно крайне неудобныя формы повѣрки, дѣлали необходимымъ существованіе множества чиновниковъ, обремененныхъ огромнымъ трудомъ, который однако нисколько не велъ къ цѣли. Сущность кореннаго преобразованія по контрольной части, совершеннаго морскимъ министерствомъ по соглашенію съ государственнымъ контролемъ, заключалась въ уничтоженіи огромной массы шнуровыхъ приходорасходныхъ книгъ, двухъ контрольных инстанцій и генеральныхъ отчетовъ, и замѣнѣ ихъ присылкою для ревизіи подлинныхъ документовъ. Государственный контролеръ встрѣтилъ съ особеннымъ сочувствіемъ возможность проверить на опытѣ въ морскомъ вѣдомствѣ реформу, которую предназначалось распространить на всю Имперію, и такимъ образомъ новыя контрольныя правила впервые получили осуществленіе въ морскомъ

Преобразование  
контрольной ча-  
сти.



вѣдомствѣ. Съ 1860 года морское министерство начало отдавать государственному контролю отчеты по новымъ формамъ черезъ мѣсяцъ по совершеніи самаго факта расхода, тогда какъ прежде отчеты оставались необ-  
ревизованными по нѣскольку лѣтъ.

Матеріальное  
счетоводство.

По особенностямъ дѣятельности морскаго вѣдомства, въ немъ весьма важное значеніе имѣетъ матеріальное хозяйство и притомъ въ такомъ видѣ, при которомъ счетоводство и отчетность представляютъ громадныя трудности. Дѣйствительно, прослѣдить превращеніе бревна или куска металла въ одно изъ безчисленныхъ издѣлій, входящихъ въ кораблестроеніе или другія по-  
дѣлки, правильно оцѣнить стоимость этого издѣлія, принявъ въ соображеніе рабочую силу и всѣ другія издержки, представляетъ задачу очень трудную и слож-  
ную. Въ прежнее время, можно сказать, въ морскомъ вѣдомствѣ вовсе не существовало матеріальнаго сче-  
товодства и отчетности, ибо шнуровыя книги, которыя велись, служили не къ разъясненію, а къ затемненію дѣла.

Устройство этой важной части, долженствующей въ морскомъ вѣдомствѣ ежегодно учитывать капиталы цѣн-  
ностью въ нѣсколько милліоновъ рублей, очень забо-  
тило морское министерство, и потому оно оказало вся-  
кую поддержку вице-директору бывшаго кораблестрои-  
тельнаго департамента, капитану 1 ранга Жандру, когда онъ предложилъ свой проектъ счетоводства и отчетно-  
сти портовыхъ магазиновъ, адмиралтействъ и заводовъ.  
Подробно разсмотрѣнный въ морскомъ министерствѣ

и въ государственномъ контролѣ, этотъ новый способъ матеріальнаго счетоводства былъ введенъ сперва въ видѣ опыта на нѣкоторыхъ заводахъ морскаго вѣдомства, а потомъ, исправленный по указаніямъ опыта, распространенъ на другія учрежденія этого вѣдомства. Онъ послужилъ важнымъ содѣйствіемъ при разработкѣ государственнымъ контролемъ общихъ правилъ и началъ для матеріальнаго счетоводства всей Имперіи.

Къ сожалѣнію, мы до сихъ поръ еще не имѣемъ свода морскимъ постановленій, и причины этого заключаются съ одной стороны въ крайней неудовлетворительности нашихъ постановленій прежняго времени, требовавшихъ не сведенія только воедино, но пересоставленія вновь, а съ другой—въ большомъ разнообразіи тѣхъ специальностей, которыя входятъ въ составъ морскаго вѣдомства, разнообразіи, дѣлающемъ невозможнымъ поручить составленіе проектовъ новыхъ положеній одной какой либо кодификаціонной комисіи. Это не означаетъ, чтобы наше законодательство по морской части не подвинулось въ прошедшее двадцатипятилѣтіе впередъ. Напротивъ того, нѣкоторыя его части совершенно обновились и представляются теперь въ видѣ стройныхъ, законченныхъ положеній. При изданіи такихъ новыхъ положеній и штатовъ постоянно имѣлось въ виду не кодификація прежнихъ постановленій, но обновленіе той или другой части соотвѣтственно современнымъ требованіямъ и упрощенію администраціи. Это весьма улучшило наши работы и облегчило предстоящее составленіе свода мор-

Законодатель-  
ная работы.



скихъ законовъ, къ которому уже собраны всѣ матеріалы и которое, можно надѣяться, теперь не замедлится.

Составленіе  
морского устава.

Узаконенія по части отправленія службы на судахъ сдѣлались недостаточными, а многія и вовсе не сообразными съ современными потребностями. Все это имѣло слѣдствіемъ, что морская служба на судахъ отправлялась болѣе по обычаямъ, по заведенному порядку, по преданію, чѣмъ на основаніи положительныхъ законовъ, а отъ этого являлось разнообразіе и произволъ тамъ, гдѣ болѣе всего требуется одинаковый порядокъ и строгое исполненіе закона. «Въ нашемъ флотѣ», говоритъ извѣстный нашъ мореплаватель Головинъ въ своемъ описаніи путешествія вокругъ свѣта на шлюпѣ «Камчатка», «на всякомъ кораблѣ есть что нибудь свое, отъ прочихъ особенное, введенное по произволу капитанскому; и часто даже бываетъ что на одномъ и томъ же кораблѣ, въ разныхъ вахтахъ, разнымъ образомъ служба отправляется, смотря потому какъ благоугодно гг. лейтенантамъ».

Еще въ сентябрѣ 1850 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе: пересмотрѣть, дополнить и составить общій сводъ уставовъ военнаго флота Императоровъ Петра I-го и Павла I-го, равно какъ и новѣйшихъ постановленій, съ опредѣленіемъ всѣхъ дѣйствій и порядка службы на военныхъ судахъ. Трудъ этотъ былъ возложенъ по Высочайшей волѣ на особый, собственно для этого учрежденный, комитетъ подъ предсѣдатель-

ствомъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала.

Великій Князь председатель, приступая къ труду, обратилъ вниманіе членовъ комитета на необходимость дать флоту морской уставъ, сообразный съ потребностями и соотвѣтственный современному состоянію науки и морскаго законодательства во всѣхъ морскихъ державахъ. Для этого Его Высочество предположилъ при составленіи новаго устава принять во вниманіе всѣ постановленія по морской части не только русскія, но и иностранныя, и выслушать мнѣнія по всѣмъ предметамъ устава не только членовъ комитета, но и вообще всѣхъ отличнѣйшихъ нашихъ морскихъ офицеровъ. Вся эта программа была въ точности исполнена въ трехлѣтній періодъ времени. Проекты морскаго устава были тогда впервые сообщены Его Императорскимъ Высочествомъ всему флоту на разсмотрѣніе. Замѣчанія на нихъ получились въ числѣ многихъ тысячъ, и эти замѣчанія весьма часто заставляли совершенно измѣнять предполагавшіяся постановленія. Споры, разсужденія въ засѣданіяхъ комитета еще болѣе разъяснили предметъ. Весь флотъ былъ призванъ къ участию въ составленіи морскаго устава; весь флотъ три года до утвержденія его разсуждалъ о немъ, и такой порядокъ имѣлъ ту большую выгоду, что критиковался не законъ, утвержденный верховною властью, но проектъ, составленный частными лицами. Этотъ пріемъ разработки законодательныхъ проектовъ, въ то время еще составлявшій со-



вершенную новость, сдѣлался потомъ обыкновеннымъ способомъ разработки мѣропріятій во всѣхъ вѣдомствахъ.

Трудъ комисіи оконченъ въ февралѣ 1853 года, и 11 марта того же года состоялось Высочайшее повелѣніе о принятіи новаго морскаго устава въ руководство на флотѣ. Уставъ былъ напечатанъ въ числѣ 9 т. экземпляровъ и разосланъ на флотъ, съ тѣмъ, чтобы каждый офицеръ имѣлъ по экземпляру, а начальникамъ вмѣнено въ особую обязанность слѣдить за точнымъ исполненіемъ содержащихся въ немъ правилъ.

Измѣненія въ организаціи флота и во всѣхъ отрасляхъ морскаго дѣла, вслѣдствіе замѣны паруснаго флота винтовымъ и потомъ броненоснымъ, были такъ значительны и многочисленны, что морской уставъ чрезъ нѣсколько лѣтъ потребовалъ пересмотра. Такой пересмотръ совершенъ въ 1868 году комисіею, также подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала. Въ этой комисіи принялъ участіе и Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ.

Подробный пересмотръ устава 1853 года показалъ, что онъ не требуетъ никакихъ измѣненій въ основныхъ своихъ началахъ, что онъ вполне удовлетворительно обнимаетъ всѣ условія нашей морской жизни, а потому необходимо не созданіе новыхъ морскихъ постановленій, но лишь согласованіе находящихся въ уставѣ съ происшедшими въ составѣ и организаціи флота коренными измѣненіями. Не менѣе того, разми-

чіе во всѣхъ условіяхъ существованія и плаванія паруснаго флота начала 50-хъ годовъ и пароваго броненоснаго флота 60-хъ годовъ до такой степени велико, что почти всѣ раздѣлы устава подвергались болѣе или менѣе значительнымъ перемѣнамъ. Такимъ образомъ, раздѣлъ первый устава, объ общихъ обязанностяхъ чиновъ флота, значительно дополненъ; глава о флагманскихъ штабахъ получила новыя постановленія о флагъ-капитанѣ, флагманскомъ механикѣ и чиновникѣ по судной части, взаменъ прежнихъ постановленій о дежурномъ штабъ-офицерѣ, штабномъ и бригадномъ адъютантахъ и оберъ-аудиторѣ; глава о командирѣ судна измѣнена во всемъ, что касается до судоваго хозяйства; въ главѣ объ артиллерійскомъ офицерѣ сдѣлано много добавленій, вызванныхъ развитіемъ артиллерійской спеціальности; глава о гардемаринахъ передѣлана совсѣмъ на основаніи новаго о нихъ положенія и званіе боцмана значительно возвышено, для оставленія этому чину необходимаго вѣса и авторитета въ средѣ рядовыхъ командъ. Вмѣстѣ съ этимъ составленъ подробный уставъ о богослуженіи на кораблѣ въ трехъ случаяхъ: когда на кораблѣ есть священникъ и имѣется походная церковь, когда есть священникъ, но походной церкви еще не имѣется, и когда на кораблѣ нѣтъ ни священника, ни церкви, и богослуженіе ограничивается чтеніемъ молитвъ назначеннымъ отъ командира лицомъ. Пересмотрѣнный уставъ введенъ въ дѣйствіе съ 1870 года.



Хозяйственный  
уставъ на судахъ  
флота.

Сосредоточеніе управленія хозяйствомъ на судахъ флота въ лицѣ начальниковъ эскадръ и командировъ судовъ отвлекали этихъ лицъ отъ другихъ, болѣе важныхъ обязанностей собственно по военно-морскому дѣлу. Кромѣ того, постановленія по судовому хозяйству изложены были во множествѣ отдѣльныхъ циркуляровъ и инструкцій, нерѣдко другъ другу противорѣчащихъ, а по многимъ частямъ вовсе не существовало надлежащихъ правилъ и командиры судовъ должны были дѣйствовать по собственному усмотрѣнію и по установившимся обычаямъ.

5) Для устраненія происходящихъ отъ этого затрудненій и неудобствъ и для устройства хозяйственного управленія на судахъ на основаніяхъ болѣе правильныхъ, существующія по этому предмету многочисленныя постановленія подвергнуты были пересмотру въ особой комисіи, которою и былъ выработанъ «Хозяйственный уставъ для судовъ флота». По этому уставу непосредственное завѣдываніе судовымъ хозяйствомъ возложено на ревизоровъ, отвѣтствующихъ какъ за сохранность судового имущества и веденіе судовой отчетности, такъ и за расходованіе имущества; за командирами же судовъ оставлены лишь главныя распоряженія по хозяйству и общее наблюденіе за дѣйствіями ревизоровъ. Уставъ состоитъ изъ четырехъ частей и обнимаетъ собою образованіе хозяйственного управленія на судахъ флота, завѣдываніе на нихъ денежными суммами и матеріальнымъ имуществомъ во время вооруженія, плаванія, разо-

руженія и нахожденія судовъ въ гавани и отчетность.

Съ Высочайшаго разрѣшенія, первыя три части устава въ 1873 году введены въ дѣйствіе на судахъ флота въ видѣ опыта; проектъ же послѣдней части, объ отчетности по матеріальному судовому имуществу, вслѣдствіе существеннаго различія во взглядахъ на этотъ предметъ морскаго министерства и государственнаго контроля, былъ подвергнутъ вновь переработкѣ, и, послѣ окончательнаго соглашенія съ государственнымъ контролемъ, эта послѣдняя часть могла бы быть введена въ дѣйствіе съ навигаціей 1879 года, но адмиралтействъ-совѣтъ, въ виду совершенной новостивводимого порядка счетоводства, призналъ болѣе осторожнымъ испытать его удобопримѣнимость въ 1879 году на нѣсколькихъ судахъ разныхъ типовъ. Изъ представленныхъ нынѣ результатовъ опыта оказывается, что счетоводство по новой системѣ принято судами, его испытывавшими, вполне сочувственно и признается ими безусловно лучше стараго. Такимъ образомъ окончательное утвержденіе всего «Хозяйственнаго устава» надо ожидать въ самомъ близкомъ будущемъ.

Составленіе двухъ такихъ капитальныхъ уставовъ, какъ морской и хозяйственный, имѣло весьма важное значеніе. Ими точно опредѣлены обязанности всѣхъ чиновъ въ морѣ, что такъ важно, особенно въ отдаленныхъ плаваніяхъ, когда командиръ судна не имѣетъ средствъ получить отъ начальства разъясне-



нія встрѣтившагося недоразумѣнія; ими же отстранена необходимость имѣть на суднѣ цѣлую, можно сказать, библіотеку морскихъ постановленій, изданныхъ въ различное время, нерѣдко одно другому противорѣчащихъ и вообще имѣющихъ отрывочный характеръ.

Кромѣ этихъ двухъ капитальныхъ трудовъ по части судового хозяйства наиболѣе важное значеніе имѣютъ слѣдующія законодательныя работы:

*1. Запасный штатъ снабженія судовъ на плаваніе предметами по кораблестроительной части, изданный въ 1871 году.*

Для снабженія судовъ флота на плаваніе предметами по кораблестроительной части, служили руководствомъ изданные еще въ 1840 году штаты вооруженія и запаса. Съ тѣхъ поръ до такой степени измѣнились конструкція и вооруженіе военныхъ судовъ и было введено столько совершенно новыхъ предметовъ снабженія, что означенные штаты 1840 года не могли уже соотвѣтствовать современнымъ потребностямъ и оказывались совершенно неудовлетворительными. Портамъ, снаряжающимъ суда въ плаваніе, приходилось болѣе или менѣе произвольно *примѣняться* къ штатамъ и руководствоваться разными временными постановленіями кораблестроительнаго департамента, изданными на тотъ или другой частный случай. Для устройства этой важной части, въ 60-хъ годахъ была учреждена коммисія, на которую возложенъ пересмотръ запаснаго штата 1840 года согласно современнымъ потребностямъ и сгруппированіе всѣхъ разбросанныхъ по-

ложеній въ одно систематическое цѣлое. Коммисія исполнила возложенное на нее порученіе къ 1871 году и новый «Запасный штатъ снабженія судовъ на плаваніе предметами по кораблестроительной части», по разсмотрѣніи и исправленіи его въ адмиралтействъ-совѣтѣ, былъ введенъ въ видѣ опыта на три года, причемъ командирамъ судовъ вмѣнено въ обязанность представлять свои замѣчанія объ измѣненіяхъ, которыя на практикѣ окажутся необходимыми или полезными.

Главнѣйшія основанія этого штата, состоящаго изъ шести положеній и четырнадцати къ нимъ приложений, заключаются въ томъ, что снабженіе судовъ главными предметами по кораблестроительной части поставлено въ зависимость съ одной стороны отъ величины судна, т. е. числа тоннъ его вмѣстительности, а съ другой отъ большей или меньшей сложности вооруженія судна. Съ этою цѣлю суда флота раздѣлены на 14 разрядовъ по корпусу и на 14 разрядовъ по вооруженію. Въ порядкѣ снабженія и расходования сдѣлано разграниченіе между предметами инвентарными, составляющими, такъ сказать, постоянную принадлежность судна, и предметами необходимыми для ежедневнаго расходования. Первые названы *постоянными* предметами, вторые *расходными* матеріалами. Наконецъ, при снабженіи судовъ принять въ соображеніе родъ предстоящаго плаванія, а потому и отпускъ предметовъ соразмѣренъ съ внутреннимъ или заграничнымъ плаваніемъ.



Въ 1878 году штатъ этотъ былъ пересмотрѣнъ и исправленъ, соображаясь съ поступившими на него замѣчаніями командировъ судовъ, и въ маѣ того же года получилъ окончательное утвержденіе.

2) *Штатное положеніе для снабженія судовъ флота по части артиллеріи, изданный въ 1868 году.*

Выработавшіеся вѣками типы и ранги парусныхъ военныхъ судовъ, при своемъ однообразіи, требовали также однообразнаго вооруженія артиллеріею, а потому съ теченіемъ времени составились совершенно опредѣленные штаты и положенія, какого калибра и вѣса пушками должны вооружаться каждаго ранга и типа парусныя суда и какіе боевые запасы и принадлежности должны отпускаться на нихъ. Такой артиллерійскій штатъ для нашихъ парусныхъ судовъ былъ изданъ въ 1805 году и хотя, по мѣрѣ введенія новыхъ калибровъ орудій, онъ подвергался болѣе или менѣе существеннымъ измѣненіямъ, но въ главныхъ основаніяхъ удовлетворялъ потребностямъ паруснаго флота. По введеніи судовъ съ винтовымъ двигателемъ, а въ особенности съ переходомъ къ судамъ броненоснымъ и съ появленіемъ новыхъ типовъ орудій, прежній штатъ совершенно утратилъ всякое значеніе, а потому, въ первое время по переходѣ къ винтовымъ и броненоснымъ судамъ, онѣ снабжались артиллеріею, или на основаніи особыхъ указаній высшаго морскаго начальства, на каждый частный случай, или по распоряженіямъ мѣстнаго портового начальства.

Несмотря на большія неудобства, которыя возни-

кали отъ подобнаго веденія дѣла, къ устраненію ихъ долго не приступали, ожидая, что въ броненосномъ и паровомъ флотахъ выработаются наконецъ типы судовъ и ихъ вооруженія, подобно тому, какъ такіе типы существовали въ парусномъ флотѣ, и что такимъ образомъ представятся твердыя основанія для составленія новыхъ штатныхъ положеній. Ожиданія эти однако не оправдывались; напротивъ того, какъ въ конструкціи судовъ, такъ и въ вооруженіи ихъ артиллеріею, происходили непрерывныя и самыя разнообразныя перемѣны. Чтобы устранить неудобства, происходившія отъ отсутствія ясно опредѣленныхъ правилъ въ снабженіи судовъ предметами артиллеріи, оставалось отказаться отъ прежде принятаго основанія и принять за единицу исчисленій не типы судовъ, а орудія, такъ чтобы, при изготовленіи судна къ плаванію, можно было, примѣнивъ эту единицу къ числу, роду и калибру пушекъ, находящихся на суднѣ, опредѣлить прямо количество всѣхъ предметовъ артиллерійскаго снабженія, подлежащее къ отпуску на судно; число же, родъ и калибръ орудій опредѣлять для каждаго судна отдѣльно, соображаясь съ его конструкціею и размѣрами, а также съ успѣхами артиллерійской техники и назначеніемъ судна.

Первое, составленное на этихъ основаніяхъ, штатное положеніе для укомплектованія военныхъ судовъ по части артиллеріи, было издано для руководства въ 1868 году. Затѣмъ въ 1869 и 1870 годахъ сдѣланы были необходимыя измѣненія и дополненія, а въ 1873 году



штатное положеніе было вновь пересмотрѣно и издано, со включеніемъ уже всѣхъ дополненій, указанныхъ какъ пятилѣтнимъ опытомъ, такъ и новыми усовершенствованіями въ матеріальной части артиллеріи и въ судовомъ хозяйствѣ. Всѣ эти измѣненія касались лишь подробностей; основанія же, принятые при составленіи положенія въ 1868 году, оказались вполне удовлетворительными.

3) *Запасный штатъ снабженія судовъ флота на плаваніе предметами по штурманской части, изданный въ 1873 году.*

4) *Положеніе о снабженіи на одну кампанію плавающихъ маяковъ освѣтительными матеріалами и припасами, изданный въ томъ же году.*

5) *Табели лазаретнымъ вещамъ и расходнымъ матеріаламъ по медицинской части, коими слѣдуетъ снабжать военныя суда при отправленіи ихъ въ плаваніе, изданныя въ 1870 году.*

Эти положенія и таблицы изданы для удовлетворенія одинаковыхъ потребностей, какъ предыдущія, и также разработаны особыми комиссіями.

Изъ новыхъ положеній, обнимающихъ собою обновленіе цѣлой части хозяйства не только на судахъ, но и на берегу, и имѣвшихъ слѣдствіемъ упрощеніе администраціи, можно указать на «Положеніе о денежномъ содержаніи нижнихъ чиновъ морскихъ командъ», Высочайше утвержденное 20 апрѣля 1870 года, и «Положеніе о денежномъ содержаніи офицерскихъ и классныхъ чиновъ морскихъ командъ»,

утвержденное адмиралтействъ-совѣтомъ 1 мая 1874 года.

По прежнимъ правиламъ существовало болѣе тысячи различныхъ окладовъ денежнаго содержанія въ командахъ морскаго вѣдомства, и эти оклады рассчитывались въ различные сроки, съ различными вычетами, при существованіи притомъ особыхъ морскихъ мѣсяцевъ, которыхъ полагалось въ году тринадцать. Вслѣдствіе этого, простое по себѣ дѣло удовлетворенія служащихъ слѣдующимъ имъ содержаніемъ составляло въ командахъ и управленіяхъ весьма сложный трудъ и вызывало множество недоразумѣній и ошибокъ. По новымъ положеніямъ, число окладовъ сокращено до нѣсколькихъ десятковъ, а всѣ многоразличные виды денежнаго содержанія соединены для офицерскихъ чиновъ въ три вида: жалованье и столовые деньги, производимыя круглый годъ, и морское довольствіе, производимое за время плаванія. Все это довольствіе выдается въ обыкновенные мѣсяцы и въ однообразные сроки.

Такія же подробныя положенія изданы о довольствіи нижнихъ чиновъ обмундированіемъ и другими предметами снабженія.

Основное наше законоположеніе о призахъ относится къ 1806 году и заключается, главнымъ образомъ, въ Высочайше утвержденномъ 10-го іюля того года докладѣ товарища министра морскихъ силъ «О призахъ, военными судами дѣлаемыхъ». Изданныя послѣ того по этому предмету постановленія, или

Положеніе о  
призахъ и репри-  
захъ.



только разъясняют этот основной законъ или же измѣняютъ нѣкоторыя отдѣльныя правила; вообще же законъ 1806 года служить и нынѣ главнымъ руководствомъ при разрѣшеніи дѣлъ о призахъ. Между тѣмъ, неудовлетворительность этого закона, его неполнота и несоотвѣтствіе измѣнившимся съ того времени правиламъ морскаго международнаго права и составу флота обнаружили еще въ примѣненіи къ случаямъ, возникшимъ во время восточной войны 1853—1856 годовъ. Вслѣдствіе этого, тогда же была образована коммисія для начертанія проекта устава о морскихъ призахъ; но составленный коммисіею въ 1855 году проектъ не могъ получить утвержденія уже потому, что вслѣдъ за тѣмъ парижская декларация 16-го апрѣля 1856 года объ отмѣнѣ каперства, объ освобожденіи отъ захвата частной непріятельской собственности подъ нейтральнымъ флагомъ и нейтральной собственности подъ непріятельскимъ флагомъ и объ обязательности только дѣйствительной блокады, существеннымъ образомъ измѣнила начала морскаго права, на коихъ проектъ былъ основанъ. Поэтому морское министерство, по сообщеніи означеннаго проекта флагманамъ и другимъ лицамъ, не участвовавшимъ въ его составленіи, и по полученіи ихъ замѣчаній, учредило въ 1864 году для законодательныхъ работъ по этому предмету новую коммисію изъ чиновъ морскаго вѣдомства, съ участіемъ члена отъ министерства иностранныхъ дѣлъ.

Обстоятельства, сопровождавшія отправленіе въ 1863

году эскадры контръ-адмирала Лесовскаго къ берегамъ Сѣверной Америки, вызвали необходимость въ снабженіи какъ его, такъ и флагмана, командовавшаго въ Тихомъ океанѣ, кромѣ частной инструкціи, общимъ подробнымъ руководствомъ морскаго международного права, въ которомъ оба флагмана могли бы найти указанія въ многочисленныхъ и разнообразныхъ случайностяхъ предстоявшихъ имъ дѣйствій. Признано было необходимымъ сдѣлать сводъ всѣхъ вообще постановленій морскаго международного права, какъ тѣхъ, которыя имѣютъ дѣйствіе въ мирное время, такъ и тѣхъ, которыя обязательны во время войны, не только въ отношеніи дружественныхъ и нейтральныхъ державъ, но и въ отношеніи непріятельскихъ судовъ и непріятельской собственности. Статьи морскаго международного права оказались разбросанными у насъ въ разныхъ сводахъ, уставахъ и отдѣльныхъ постановленіяхъ, правилахъ и дипломатическихъ договорахъ. Однѣ изъ нихъ находились во взаимномъ противорѣчій; другія оказались неисполнимыми при тогдашнемъ положеніи вещей; наконецъ третьи потеряли значеніе съ недавнимъ введеніемъ въ международное право новыхъ постановленій.

Составленное на скорую руку руководство, съ замѣчаніями на него министерства иностранныхъ дѣлъ, было сообщено начальникамъ обѣихъ океанскихъ эскадръ и могло служить достаточнымъ указаніемъ въ ихъ дѣйствіяхъ, но руководство это, писанное исключительно въ виду дѣйствій, предстоявшихъ океанскимъ



эскадрамъ, не обняло всѣхъ сторонъ военного морскаго права народовъ, и потому не пополнило замѣченнаго пробѣла, тѣмъ болѣе, что замѣчанія министра иностранныхъ дѣлъ, вызывая большею частию сомнѣнія въ правильности или удобствѣ толкованій, принятыхъ морскимъ министерствомъ, не разрѣшали положительно возбуждаемыхъ дипломатическихъ сомнѣній и не давали положительныхъ въ данномъ случаѣ указаній. Дѣло требовало постановки на болѣе прочныхъ основанійхъ, и вышепомянутая коммисія представила въ 1869 году полный проектъ устава, раздѣленный на двѣ части, изъ которыхъ первая опредѣляла основанія призоваго права и правила о совладѣннй призомъ, а вторая содержала постановленія о призовомъ судопроизводствѣ и о раздѣлѣ призовъ. Проектъ былъ препровожденъ на заключеніе въ министерства: военное и иностранныхъ дѣлъ и во второе отдѣленіе Собственной Его Императорскаго Величества канцеляріи. Полученныя отъ означенныхъ вѣдомствъ заключенія переданы были на пересмотръ той же коммисіи, съ усиленіемъ ея состава членами, какъ отъ этихъ вѣдомствъ, такъ и отъ министерства финансовъ. Снова исправленный проектъ положенія о морскихъ призахъ и репризахъ былъ готовъ не ранѣе 1875 года и вслѣдъ затѣмъ снова сообщенъ на заключеніе вышеупомянутыхъ вѣдомствъ. Сдѣланныя на этотъ послѣдній проектъ замѣчанія доставлены только въ половинѣ 1877 года. Окончательно выработанный такимъ образомъ проектъ положенія о морскихъ призахъ и репризахъ

содержитъ въ себѣ 172 статьи и раздѣленъ на 16 главъ, обнимающихъ, кромѣ положеній общихъ, правила о дѣйствіи призоваго права, о взятіи и отводѣ призовъ, о репризахъ, конвоѣ, блокадѣ, затѣмъ о призовомъ судопроизводствѣ, оцѣнкѣ и продажѣ призовъ, о вознагражденіи за взятіе военныхъ призовъ и другіе подвиги противъ непріятеля, о правѣ и долѣ участія въ призахъ и въ призовыхъ вознагражденіяхъ и наконецъ о вычетахъ изъ призовыхъ суммъ. Утвержденія новаго закона о призахъ по сложности и важности дѣла нельзя было ожидать на столько заблаговременно, чтобы онъ могъ послужить руководствомъ при разрѣшеніи призовыхъ дѣлъ и вопросовъ призоваго права, возникшихъ за послѣднюю войну. Между тѣмъ поступившія въ учрежденную въ Николаевѣ призовую комиссію дѣла, возникшія за эту войну, очевидно должны были принести существенную пользу, для провѣрки цѣлесообразности предположеній новаго проекта, при составленіи котораго имѣлся въ виду лишь опытъ прежнихъ дѣлъ, относящихся еще къ 1853 году. Поэтому признано за лучшее не представлять новаго проекта на законодательное утвержденіе, прежде чѣмъ онъ не будетъ соображенъ съ призовыми дѣлами, вызванными случаями минувшей войны.

Въ I главѣ первой части «Обзора» объяснены причины, вызвавшія необходимость, послѣ заключенія парижскаго мира въ 1856 году, сдѣлать значительныя сокращенія въ личномъ составѣ флота и береговыхъ учреждений морскаго вѣдомства. Осуществленіе этой въ

Причины, вызвавшія учрежденіе эмеритальной кассы морскаго вѣдомства и обстоятельства учрежденія.



высшей степени важной мѣры, отъ которой зависла будущность флота, представляло большія затрудненія, потому особенно, что лицамъ, которыхъ приходилось увольнять отъ службы, причиталась при отставкѣ весьма незначительная пенсія, такъ что они, не имѣя никакихъ другихъ способовъ къ жизни, не могли существовать такою пенсіею, въ особенности люди семейные. Принявъ на этотъ разъ исключительныя мѣры, объясняемыя исключительностью обстоятельствъ, морское министерство тогда же озаботилось изысканіемъ средствъ, чтобы на будущее время тѣ изъ офицеровъ, которые по своимъ лѣтамъ и здоровью не могутъ болѣе продолжать службу, находили въ отставкѣ достаточное обезпеченіе къ жизни. Единственнымъ къ этому средствомъ представлялось учрежденіе между служащими въ морскомъ вѣдомствѣ особой кассы, въ которую каждый изъ нихъ, въ теченіи службы, вносилъ бы часть своего содержанія, и изъ которой потомъ, по выходѣ въ отставку, получалъ бы эмеритальную пенсію. Последняя, вмѣстѣ съ пенсіею изъ государственнаго казначейства, должна обезпечивать какъ ему, такъ и его семейству безбѣдное существованіе.

Для скорѣйшаго осуществленія такой цѣли, необходимо было нѣкоторое пособіе отъ правительства, такъ какъ нельзя было рассчитывать на большіе вычеты изъ содержанія служащихъ, безъ крайняго для нихъ обремененія, чтобы составить въ скоромъ времени достаточный капиталъ для выдачи изъ него пенсій.

Составленныя на этотъ предметъ соображенія Его

ИМПЕРАТОРСКОЕ Высочество Генераль-Адмиралъ по-  
вергнулъ на Высочайшее усмотрѣніе, и Государь  
ИМПЕРАТОРЪ 23 января 1856 года Всемилостивѣйше  
повелѣть соизволилъ:

1) Учредить въ морскомъ вѣдомствѣ эмеритальную  
пенсіонную кассу.

2) Передать въ эту кассу сумму до  $1\frac{1}{2}$  милліона  
рублей, изъ остатковъ по морскому вѣдомству, для  
образованія первоначальнаго ея фонда.

3) Отдѣлять въ этотъ фондъ, начиная съ 1 января  
1856 года, ежегодно 6% со всего денежнаго содер-  
жанія лицъ офицерскаго званія морскаго вѣдом-  
ства.

и 4) Составленіе подробнаго проекта о дѣйствіяхъ  
эмеритальной кассы и самаго положенія о ней возло-  
жить на особый комитетъ.

Составленный комитетомъ проектъ положенія объ  
эмеритальной кассѣ морскаго вѣдомства получилъ Вы-  
сочайшее утвержденіе 30 апрѣля 1858 года.

Главнѣйшія основанія этого положенія были слѣ-  
дующія:

Главныя осно-  
ванія положенія  
объ эмеритальной  
кассѣ.

1) Вычеты въ эмеритальную кассу со служащихъ  
устанавливаются въ размѣрѣ 6% со всѣхъ денежныхъ  
выдачъ, получаемыхъ ими на службѣ въ морскомъ  
вѣдомствѣ.

2) Эмеритальныя пенсіи и пособія производятся на  
основаніи правилъ общаго пенсіоннаго устава, какъ  
самимъ выходящимъ въ отставку, такъ и, въ случаѣ  
смерти приобрѣвшихъ право на пенсію или уже по-



лучавшихъ ее,—семействамъ этихъ лицъ, разумѣя при этомъ вдову и дѣтей умершаго.

3) Устанавливаются два разряда эмеритальныхъ пенсій: высшій—за 35 и нисшій за 25 лѣтъ службы государственной, при условіи участія въ эмеритальной кассѣ плательщикомъ не менѣе 3-хъ лѣтъ.

и 4) Размѣръ пенсіонныхъ выдачъ изъ эмеритальной кассы опредѣляется по числу лѣтъ службы съ платою въ эту кассу.

Первоначальный капиталъ.

Эмеритальная касса открыла свои дѣйствія съ 1 января 1859 года, съ капиталомъ 2.093,030 руб., который образовался къ тому времени изъ Всемилоствѣйше пожалованныхъ кассѣ, какъ сказано выше,—1.494,566 руб.; изъ 6% вычетовъ со служащихъ, поступившихъ въ теченіи 1856—1858 гг., и процентовъ съ процентныхъ бумагъ, купленныхъ кассою въ теченіи того же времени.

Означенный выше капиталъ кассы заключался:

1) Въ процентныхъ бумагахъ:

а) 4% билетахъ государственнаго заемнаго банка на . . . . . 260,247 р.

б) Билетахъ государственной коммисіи погашенія долговъ, 5-го 4% займа на . . . . . 825,000 —

в) Акціяхъ россійско-американской компаніи, на . . . . . 7,650 —

г) 4½% облигаціяхъ главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, на 1.000,000 —

и д) въ наличныхъ деньгахъ . . . . . 133 —

Съ открытія въ 1859 году дѣйствій кассы назначались уже изъ нея и пенсіонныя выдачи; но въ началѣ онѣ были незначительны и служили какъ бы пополненіемъ пенсін изъ государственнаго казначейства. Вскорѣ однако эмеритальная касса получила большое развитіе.

Въ денежныхъ оборотахъ эмеритальная касса должна была руководствоваться расчетами, сдѣланными комитетомъ 1858 года. По этимъ расчетамъ, ежегодный доходъ кассы отъ 6% вычета со служащихъ опредѣленъ въ 188,000 руб.; приращеніе капитала процентами съ бумагъ принято изъ 4% и ежегодное увеличеніе числа пенсіонеровъ — въ 155 человекъ, а средній годовой расходъ на нихъ — въ 45,000 р. Но въ виду того, что данныя, на основаніи которыхъ сдѣланы комитетомъ расчеты о денежныхъ оборотахъ кассы, по истеченіи нѣкотораго времени могутъ оказаться не соотвѣствующими дѣйствительности, въ положеніи объ эмеритальной кассѣ постановлено, чрезъ каждыя 7 лѣтъ существованія кассы, начиная съ 1856 года, назначать особую комиссію для статистическаго изслѣдованія операціонныхъ дѣйствій кассы, повѣрки тѣхъ данныхъ, которыя послужили основаніемъ для составленія комитетомъ 1858 года расчетовъ и для представленія своихъ соображеній какъ о прошедшихъ, такъ и будущихъ операціяхъ кассы.

Первая комиссія, назначенная въ 1863 году для обзора и изслѣдованія операціонныхъ дѣйствій эмеритальной кассы за первое семилѣтіе ея существованія,

Существенныя измѣненія, которыя были сдѣланы въ положеніи о кассѣ чрезъ семилѣтіе.



съ 1856 по 1863 г., сравнивъ оказавшіяся по изслѣдованію данныя съ основаніями, принятыми комитетомъ 1858 года, нашла, что приходъ и расходъ кассы возросли выше ожиданія. Такъ, ежегодное поступленіе въ кассу вычетовъ со служащихъ составляло, по средней сложности, болѣе предполагаемыхъ по расчету на 84%. Приращеніе капитала процентами оказалось выгоднѣе на 0,5%. Самый же капиталъ кассы, имѣвшійся къ 1 января 1864 года, превышалъ капиталъ, предположенный къ тому же времени комитетомъ, на 76%. Ежегодное увеличеніе числа пенсіонеровъ превысило число, принятое комитетомъ, почти на 80%, а расходъ на нихъ—на 100%. Хотя число пенсіонеровъ и расходъ на нихъ увеличились противъ числа принятаго комитетомъ, но это было явленіе не нормальное: оно произошло вслѣдствіе увольненія въ 1860 году отъ службы значительнаго числа лицъ, выслужившихъ право на эмеритальную пенсію, а также назначенія пенсій по сокращенному сроку, чего не имѣлъ въ виду комитетъ 1858 года; но это увеличеніе, сравнительно съ увеличеніемъ средствъ кассы, не имѣло, какъ оказалось впоследствии, особеннаго вліянія на дальнѣйшія ея дѣйствія.

Такимъ образомъ, по истеченіи первыхъ семи лѣтъ существованія эмеритальной кассы, средства ея представлялись въ столь удовлетворительномъ состояніи, что касса, не подвергаясь риску, могла принять нѣкоторыя мѣры къ облегченію вкладчиковъ и доставленію большихъ выгодъ пенсіонерамъ.

По предположенію комисіи оказалось возможнымъ:

- 1) Отмѣнить 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> вычеты въ кассу, установленные по нѣкоторымъ частнымъ статьямъ положенія 1859 года.
- и 2) Размѣры эмеритальныхъ пенсій, какъ бывшимъ, такъ и новымъ пенсіонерамъ, опредѣленные тѣмъ же положеніемъ, увеличить на 25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Предположенія эти приведены въ дѣйствіе съ 1 января 1866 года, по Высочайше утвержденному 31 декабря 1865 года мнѣнію государственнаго совѣта.

Вторая комисія, обозрѣвавшая операціонныя дѣйствія кассы за второе семилѣтіе ея существованія, съ 1863 по 1870 годъ, нашла, что:

- 1) Капиталь кассы къ 1 января 1870 года превышалъ капиталъ, предположенный къ тому времени по расчету комитета 1858 года, на 80,58<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

- 2) Средній годовой доходъ съ капитала въ процентныхъ бумагахъ вмѣсто 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> приносилъ за послѣднее семилѣтіе 5,09<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

- и 3) Ежегодная прибыль пенсіонеровъ за это семилѣтіе увеличилась на 18,70<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а расходъ на нихъ на 29,21<sup>0</sup>/<sub>0</sub> противъ предположеній комитета.

Увеличеніе числа пенсіонеровъ и расхода на нихъ произошло по тѣмъ же причинамъ, какъ и за первое семилѣтіе, а также вслѣдствіе увеличенія пенсій въ 1866 году на 25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

При такихъ выгодныхъ для эмеритальной кассы результатахъ, оказалось возможнымъ предоставить, съ 1 января 1871 года, новыя льготы какъ участвующимъ въ кассѣ, такъ и ея пенсіонерамъ, а именно:

\*



1) Увеличить размѣры эмеритальныхъ пенсій всѣмъ пенсіонерамъ на 90% противъ размѣровъ, опредѣленныхъ положеніемъ о кассѣ 1858 года.

2) Предоставить право пользоваться эмеритальною пенсіею семействамъ умершихъ чиновъ, не прослужившихъ 25 лѣтъ, но выслужившихъ полныя 20 лѣтъ, при 3 платныхъ годахъ въ эмеритальную кассу.

3) Дѣтямъ умершихъ пенсіонеровъ, выслужившихъ пенсію, предоставить право пользоваться ею: сыновьямъ до 21 года, а дочерямъ до выхода замужъ или пожизненно.

4) Возвращать изъ эмеритальной кассы выходящимъ изъ морскаго вѣдомства чинамъ, не выслужившимъ права на эмеритальную пенсію, тѣ вычеты, какіе поступили съ нихъ въ кассу сверхъ 10-ти платныхъ лѣтъ, а семействамъ умершихъ на службѣ чиновъ — всѣ поступившіе въ кассу съ нихъ вычеты, съ 6% на всю причитающуюся къ возврату сумму.

и 5) Съ 1871 года назначать пенсію не по семилѣтіямъ, какъ это было опредѣлено положеніемъ 1858 года, а по числу платныхъ лѣтъ, начиная съ четвертаго платнаго года.

Та же комиссія, въ виду значительныхъ измѣненій въ положеніи о кассѣ 1858 года, составила новое положеніе, въ которое вошли уже всѣ измѣненія и дополненія, происшедшія вслѣдствіе льготъ, какъ дарованныхъ въ 1865 году, такъ и предполагаемыхъ комиссіею 1870 года.

Положеніе это, по Высочайше утвержденному 7 де-

кабря 1871 года мѣнію государственнаго совѣта, введено въ дѣйствіе съ 1 января того года.

Сверхъ того, коммисія 1870 года, принявъ во вниманіе, что результаты дѣйствій эмеритальной кассы за послѣднія 10 лѣтъ ея существованія оказались несогласными съ расчетами, принятыми комитетомъ 1858 года, составила, на основаніи данныхъ, полученныхъ за первыя два семилѣтія дѣйствій кассы, новые расчеты, для соображеній при будущихъ операціонныхъ ея дѣйствіяхъ.

По этимъ расчетамъ опредѣлено принять въ средней сложности:

- 1) Ежегодный взносъ въ кассу 6% въ 250,000 руб.
- 2) Годовой доходъ съ капиталовъ кассы въ 5%.
- и 3) Ежегодный расходъ на пенсіонеровъ кассы въ 118,000 руб.

По этому расчету капиталъ эмеритальной кассы къ 1878 году, по истеченіи третьяго семилѣтія, долженъ былъ составлять 12.108,241 руб.

Третья коммисія, назначенная въ 1877 году для обзорѣнія операціонныхъ дѣйствій эмеритальной кассы за послѣднее семилѣтіе съ 1870 по 1878 годъ, по окончаніи возложеннаго на нее труда, пришла къ слѣдующему заключенію:

- 1) Что дѣйствительный доходъ эмеритальной кассы, за третье семилѣтіе ея дѣйствій, превысилъ доходъ, предполагаемый 2-ю коммисіею, на 16,43%.

- 2) Капиталъ кассы за послѣднее семилѣтіе приносилъ кассѣ дохода болѣе 5½%.



3) Расходъ вообще былъ менѣе предполагаемаго на 25,89%, а по пенсіямъ и пособіямъ на 21,09%.

и 4) Полный капиталъ кассы къ 1 января 1878 года превышалъ предполагаемый коммисіею 1870 года на 14,87%.

Коммисія, окончивъ въ 1879 году возложенный на нее трудъ, пришла къ заключенію, что дѣйствія эмеритальной кассы обезпечены навсегда не только при ея обстановкѣ и при нынѣ существующихъ постановленіяхъ, но даже при дарованіи еще новыхъ, хотя и умѣренныхъ, льготъ участникамъ эмеритуры.

Главнѣйшія изъ предполагаемыхъ коммисіею льготъ слѣдующія:

1) Присоединить къ эмеритурѣ морскаго вѣдомства духовенство этого вѣдомства.

2) Даровать вдовымъ матерямъ участниковъ эмеритуры право, въ извѣстныхъ случаяхъ, на эмеритальную пенсію или пособіе изъ кассы.

3) Уменьшить разницу между окладами эмеритальныхъ пенсій за 25 и 35 лѣтъ службы.

и 4) Увеличить, съ 1 января 1879 года настоящія пенсіи для всѣхъ вообще пенсіонеровъ на 16%.

Предположенія эти, по Высочайше утвержденному 22 мая 1879 года мнѣнію государственнаго совѣта, введены въ дѣйствіе съ 1 января того же года.

Число пенсіонеровъ кассы и сумма назначенныхъ имъ пенсій.

| Къ 1859 году число пенсіонеровъ эмеритальной кассы было |       | 166   | человѣкъ | Назначено въ пенсію. | 5,750 руб. |
|---------------------------------------------------------|-------|-------|----------|----------------------|------------|
| къ 1860 г.                                              | . . . | 756   | —        | 41,165               | —          |
| — 1861 —                                                | . . . | 1,003 | —        | 61,794               | —          |

|                |       |   |         |   |
|----------------|-------|---|---------|---|
| — 1862 — . . . | 1,145 | — | 69,122  | — |
| — 1863 — . . . | 1,372 | — | 80,944  | — |
| — 1864 — . . . | 1,556 | — | 84,058  | — |
| — 1865 — . . . | 1,706 | — | 82,551  | — |
| — 1866 — . . . | 1,809 | — | 110,943 | — |
| — 1867 — . . . | 1,949 | — | 131,075 | — |
| — 1868 — . . . | 2,125 | — | 130,513 | — |
| — 1869 — . . . | 2,287 | — | 136,302 | — |
| — 1870 — . . . | 2,439 | — | 137,198 | — |
| — 1871 — . . . | 2,517 | — | 266,931 | — |
| — 1872 — . . . | 2,709 | — | 306,888 | — |
| — 1873 — . . . | 3,079 | — | 328,000 | — |
| — 1874 — . . . | 3,316 | — | 372,000 | — |
| — 1875 — . . . | 3,472 | — | 367,250 | — |
| — 1876 — . . . | 3,659 | — | 400,506 | — |
| — 1877 — . . . | 3,803 | — | 395,000 | — |
| — 1878 — . . . | 3,908 | — | 464,286 | — |
| — 1879 — . . . | 4,065 | — | 549,158 | — |
| — 1880 — . . . | 4,326 |   |         |   |

Изъ этихъ свѣдѣній оказывается, что число пенсіонеровъ кассы къ 1880 году, въ сравненіи съ первоначальнымъ числомъ бывшихъ въ первый годъ дѣйствія эмеритальной кассы, увеличилось на 4,160 человекъ, т. е. возрастаніе ихъ было, среднимъ числомъ, на 200 человекъ въ годъ. Расходъ же на пенсіи за 20 лѣтъ увеличился на 543,408 руб.

Значительное увеличеніе расхода на пенсіи представляется въ 1860, 1866 и 1871 годахъ. Явленіе это объясняется увеличеніемъ въ 1860 и 1866 годахъ числа



пенсіонеровъ, вслѣдствіе бывшихъ въ тѣхъ годахъ сокращеній штатовъ морскаго министерства и увольненія отъ службы излишняго числа офицеровъ во флотъ, и въ 1871 году, вслѣдствіе дарованныхъ пенсіонерамъ эмеритальной кассы льготъ на полученіе эмеритальныхъ пенсій.

Единовременныхъ пособій изъ кассы, въ теченіи 21 года, съ 1859 по 1880 годъ, выдано было 225 лицамъ; сумма выданныхъ имъ пособій составляла 36,921 руб.

Сверхъ того, тѣмъ семействамъ умершихъ чиновъ, съ которыхъ вычеты, поступившіе въ кассу, превышали причитавшееся имъ пособие, возвращено такихъ вычетовъ, со времени предоставленія имъ этой льготы, съ 1 января 1871 года, 32,857 руб.

Ежегодное приращеніе капитала кассы.

|                                                                    |                |
|--------------------------------------------------------------------|----------------|
| Къ 1-му января 1859 года эмеритальнаго капитала состояло . . . . . | 2.093,031 руб. |
| къ 1860 г. . . . .                                                 | 2.565,385 —    |
| — 1861 — . . . . .                                                 | 3.049,335 —    |
| — 1862 — . . . . .                                                 | 3.559,951 —    |
| — 1863 — . . . . .                                                 | 4.060,883 —    |
| — 1864 — . . . . .                                                 | 4.794,160 —    |
| — 1865 — . . . . .                                                 | 5.383,996 —    |
| — 1866 — . . . . .                                                 | 6.052,578 —    |
| — 1867 — . . . . .                                                 | 6.845,733 —    |
| — 1868 — . . . . .                                                 | 7.470,752 —    |
| — 1869 — . . . . .                                                 | 8.161,214 —    |
| — 1870 — . . . . .                                                 | 9.041,170 —    |
| — 1871 — . . . . .                                                 | 9.786,603 —    |

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| къ 1872 г. . . . . | 10.684,892 руб. |
| — 1873 — . . . . . | 10.960,430 —    |
| — 1874 — . . . . . | 11.535,320 —    |
| — 1875 — . . . . . | 12.054,206 —    |
| — 1876 — . . . . . | 12.788,529 —    |
| — 1877 — . . . . . | 13.476,692 —    |
| — 1878 — . . . . . | 14.224,804 —    |
| — 1879 — . . . . . | 14.909,890 —    |
| — 1880 — . . . . . | 15.595,569 —    |

Такимъ образомъ капиталъ кассы, въ теченіи 20-ти лѣтней дѣятельности, увеличился слишкомъ въ 7 разъ.

Капиталъ ея по расчетамъ комитета 1858 года долженъ былъ составлять къ 1 января 1880 года 6.345,017 руб., а по расчетамъ комисіи 1870 года, по предоставленіи уже въ 1865 и 1870 годахъ многихъ льготъ пенсіонерамъ и участникамъ кассы,—12.669,980 руб., слѣдовательно въ теченіи 8 лѣтъ онъ увеличился болѣе предположеннаго почти на 3 милліона рублей.

Этотъ излишекъ образовался вслѣдствіе крайней осторожности, съ которою расчитаны были комитетомъ 1858 года и комисіею 1870 года всѣ операціи кассы, а также отъ прибыли, полученной ею при обращеніи свободныхъ денегъ кассы въ процентныя бумаги, которыя, при покупкѣ кассою по цѣнамъ ниже номинальной ихъ стоимости, приносили дохода, среднимъ числомъ, болѣе  $5\frac{1}{2}\%$ .

Кромѣ процентныхъ бумагъ, эмеритальная касса Современное положеніе кассы. часть своихъ доходовъ обращала на приобрѣтеніе отъ разныхъ лицъ Всемилоствѣйше жалуемыхъ имъ



арендъ. Покупка арендъ, при учетъ  $5\frac{1}{2}\%$ , составляла весьма выгодную операцію и притомъ вполне обеспеченную.

Всѣхъ арендъ касса, съ 1863 по 1879 годъ, приобрѣла на 1.614,550 руб. 44 коп., за которыя заплатила 1.212,391 руб. 09 коп.

Къ 1 января 1880 года числилось за главнымъ казначействомъ за приобрѣтенныя кассою аренды 752,687 руб. 35 коп.

Къ 1 января 1880 года капиталъ эмеритальной кассы заключался въ слѣдующихъ процентныхъ бумагахъ.

|                                                                             | Нарицательная цѣна. | Цѣна, по которой онѣ куплены кассою. | Годовой доходъ.            |    |                      |      |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------------------|----------------------------|----|----------------------|------|
|                                                                             |                     |                                      | По нарицательной ихъ цѣнѣ. |    | По заплаченной цѣнѣ. |      |
|                                                                             | Рубли.              | Рубли. К.                            | Рубли.                     | К. | въ процентахъ.       |      |
| 1) Билеты государственной комисіи погашенія долговъ:                        |                     |                                      |                            |    |                      |      |
| а) 5-го $4\frac{1}{2}\%$ займа . . . . .                                    | 375,000             | 367,244 49                           | 15000                      | —  | 4                    | 4,08 |
| б) 5 и 6-го $5\frac{1}{2}\%$ займовъ . . . . .                              | 208,000             | 211,628 75                           | 10400                      | —  | 5                    | 4,84 |
| в) $4\frac{1}{2}\%$ непрерывно-доходные . . . . .                           | 564,865             | 564,865 —                            | 22594                      | 60 | 4                    | 4,00 |
| 2) Свидѣтельства на непрерывный $5\frac{1}{2}\%$ доходъ по выкупу . . . . . | 3.996,500           | 3.471,676 35                         | 219807                     | 50 | 5,50                 | 6,33 |
| 3) $5\%$ билеты государственнаго банка:                                     |                     |                                      |                            |    |                      |      |
| г) 1-го выпуска . . . . .                                                   | 108,300             | 106,157 62                           | 5415                       | —  | 5                    | 5,10 |
| д) 2-го — . . . . .                                                         | 6.143,100           | 5.428,408 88                         | 307155                     | —  | 5                    | 5,65 |
| е) 3-го — . . . . .                                                         | 5,000               | 4,686 50                             | 250                        | —  | 5                    | 5,32 |
| ж) 4-го — . . . . .                                                         | 1.030,700           | 968,713 25                           | 51535                      | —  | 5                    | 5,32 |
| 4) $5\%$ билеты внутреннихъ съ выкупными займовъ:                           |                     |                                      |                            |    |                      |      |
| з) 1-го займа . . . . .                                                     | 4,600               | 4,582 52                             | 230                        | —  | 5                    | 5,01 |
| и) 2-го — . . . . .                                                         | 5,000               | 5,276 —                              | 250                        | —  | 5                    | 4,73 |

|                                                                                    | Нарицательная<br>цѣна. | Цѣна, по которой онѣ<br>куплены кассою. | Годовой доходъ.            |          |                                |                |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------|----------------------------|----------|--------------------------------|----------------|
|                                                                                    |                        |                                         | По нарицательной ихъ цѣнѣ. |          | По за-<br>ключен-<br>ной цѣнѣ. |                |
|                                                                                    | Рубли.                 | Рубли.                                  | К.                         | Рубли.   | К.                             | въ процентахъ. |
| 5) 5% облигацій Восточныхъ<br>займовъ:                                             |                        |                                         |                            |          |                                |                |
| к) 1-го займа . . . . .                                                            | 140,000                | 125,035 84                              | 7000 —                     | 5        |                                | 5,60           |
| л) 2-го — . . . . .                                                                | 457,400                | 421,310 78                              | 22870 —                    | 5        |                                | 5,42           |
| м) 3-го — . . . . .                                                                | 348,400                | 318,315 50                              | 17420 —                    | 5        |                                | 5,47           |
| 6) 4 1/2% облигацій Главнаго<br>Общества Россійскихъ желѣзныхъ<br>дорогъ . . . . . | 961,500                | 961,500 —                               | (1)                        | 68873 71 | 4,50                           | 7,16           |
| 7) Консолидированныя облига-<br>ціи Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ:                  |                        |                                         |                            |          |                                |                |
| и) 3-го 5% выпуска . . . . .                                                       | 76,800                 | 82,336 —                                | 6090 —                     | 5        |                                | 7,39           |
| о) 4-го 5% — . . . . .                                                             | (2) 64,005             | 58,690 96                               | 4876 47                    | 5        |                                | 8,30           |
| п) 5-го 4 1/2% — . . . . .                                                         | (3) 94,770             | 87,402 43                               | 5029 38                    | 4,50 (4) |                                | 5,75           |
| 8) Закладные листы общества<br>взаимнаго поземельнаго кредита .                    | 171,400                | 143,565 55                              | (1)                        | 13810 42 | 5                              | 9,62           |
| Итого . . . . .                                                                    | 14.755,340             | 13.331,666 42                           | 778607 08                  | 5,27     |                                | 5,84           |

(1) Съ премією полученною въ 1878 г.

(2) Считаю 1 ф. ст. 7 р. 58 к. } Какъ было назначено при подпискѣ на эти бумаги.

(3) — 1 — — 7 — 29 — }

(4) Такъ какъ проценты уплачиваются въ металлической валютѣ, или по курсу.



## ГЛАВА XII.

ВОЕННЫЯ ДѢЙСТВІЯ ФЛОТА ВЪ 1853—1856 ГОДАХЪ И ВЪ 1877—1878 ГОДАХЪ.

### 1. УЧАСТІЕ ФЛОТА ВЪ ВОЙНѢ СЪ ТУРКАМИ, АНГЛИЧАНАМИ, ФРАНЦУЗАМИ И САРДИНЦАМИ ВЪ 1853—1856 ГОДАХЪ.

Характеръ военныхъ дѣйствій флота въ 1853—1856 годахъ.

Начавшаяся въ 1853 году война съ турками и присоединившимися впоследствии къ нимъ англичанами, французами и сардинцами потребовала для защиты нашихъ морей дѣятельнаго участія флота. Одною изъ цѣлей западныхъ державъ было ослабленіе нашихъ морскихъ силъ, и относительно этой послѣдней цѣли выбранное для войны время вполне благопріятствовало успѣхамъ нашихъ противниковъ. Въ предыдущихъ главахъ «Обзора» было изложено положеніе нашего флота предъ наступленіемъ войны. По запоздалости введенія важныхъ усовершенствованій, которыми уже пользовались иностранные моряки, нашъ флотъ въ дѣйствительности былъ гораздо слабѣе того, какимъ казался по своей численности и грозной наружной силѣ.

Наступившая война застала у насъ одни парусныя суда съ нѣсколькими пароходо-фрегатами, и это об-

стоятельство ставило балтійскій флотъ въ невозможность, даже и при равносильномъ непріятелѣ, рѣшиться принять сраженіе въ открытомъ морѣ. Черноморскій флотъ находился нѣсколько въ иномъ положеніи; онъ хотя и имѣлъ общій съ балтійскимъ флотомъ недостатокъ въ паровыхъ двигателяхъ, но во всѣхъ другихъ отношеніяхъ находился въ отличномъ состояніи, благодаря круглый годъ открытому морю и неутомимымъ трудамъ своего незабвеннаго бывшаго начальника адмирала Лазарева и многочисленныхъ достойныхъ послѣдователей и учениковъ его, изъ которыхъ особенно яркими звѣздами блестяли вице-адмиралы Нахимовъ и Корниловъ. Каждое изъ военныхъ черноморскихъ судовъ, выходящихъ въ море, доведено было до возможнаго совершенства какъ въ морскомъ, такъ и боевомъ отношеніяхъ. Флотъ, составленный изъ такихъ судовъ, съ превосходно знающими свое дѣло экипажами, находящимися подъ начальствомъ искусныхъ и энергическихъ адмираловъ, представлялъ бы могучую, неодолимую силу, еслибы она не была парализована неимѣніемъ пароваго двигателя.

Когда разрывъ съ Турціей сдѣлался несомнѣннымъ, отряды судовъ черноморскаго флота и отдѣльные крейсера разсыпались по всему морю, зорко слѣдя за движеніями турецкихъ судовъ. Особенное вниманіе обращено было на Босфоръ и на пути къ берегамъ Кавказа, гдѣ среди горцевъ-мусульманъ замѣчалось уже сильное броженіе, возбуждаемое турецкими аген-

Начало военныхъ дѣйствій флота.



тами. При натянутости политическихъ отношеній, не смотря на явно враждебное положеніе Турціи, нашимъ крейсерамъ приказано было до объявленія войны и въ случаѣ встрѣчи съ турецкими судами отражать ихъ нападенія, но самимъ на нихъ не нападать. Кромѣ исполненія крейсерской службы, суда флота принесли важную пользу перевозкою десантовъ сухопутныхъ войскъ въ мѣста наиболѣе угрожаемыя непріятелемъ. По молодецкому, немовѣрно быстрому исполненію, нѣкоторыя изъ этихъ передвиженій войскъ представляются блистательными подвигами, дающими полное понятіе о превосходномъ состояніи черноморскаго флота. Таковъ былъ, исполненный въ сентябрѣ 1853 года, перевозъ изъ Севастополя на кавказскій берегъ 16-ти тысячъ пѣхоты, съ двумя батареями артиллеріи, 800 лошадей, боевыми запасами и провіантомъ на цѣлый мѣсяцъ. Чрезъ *одиннадцать* дней по полученіи повелѣнія, весь десантъ, на эскадрѣ, состоящей изъ 34 судовъ, перевезенъ былъ на разстояніи 700 верстъ, и благополучно высаженъ въ назначенномъ мѣстѣ кавказскаго берега. Главными распорядителями въ этомъ трудномъ и весьма важномъ дѣлѣ были вице-адмиралы Нахимовъ и Корниловъ.

Въ октябрѣ не дождавшись объявленія войны, турки начали военныя дѣйствія, захвативъ нашъ пограничный приморскій постъ Св. Николая и открывъ огонь по отряду канонерскихъ лодокъ и пароходовъ, проходившихъ по Дунаю изъ Измаила въ

Галацъ, мимо Исакчи. Успѣшно отстрѣливаясь, суда наши, находившіяся около полутора часа подъ градомъ ядеръ, бомбъ и картечи, пришли по назначенію, потерявъ убитымъ начальника отряда капитана 2-го ранга Варпаховскаго и до 50-ти нижнихъ чиновъ убитыми и ранеными. Другими болѣе выдающимися военно-морскими подвигами начавшейся войны были: дѣло париходовъ «Колхиды» и «Владиміра», фрегата «Флоры» и снопское сраженіе.

Париходъ «Колхида», приткнувшійся къ мели у поста Св. Николая, выдержавъ около четырехъ часовъ жестокой пушечный и ружейный огонь съ берега, отстрѣливаясь, успѣлъ, благодаря храбрости и распорядительности своихъ офицеровъ и команды, сняться съ мели, потопить непріятельскую кочерму съ десантомъ, намѣревавшимся абординировать париходъ, и ушелъ въ море. Въ этомъ дѣлѣ убиты командиръ парихода и 13 человекъ нижнихъ чиновъ, а изъ оставшихся въ живыхъ большая часть была переранена. Колесный париходъ «Владиміръ», на которомъ находился вице-адмиралъ Корниловъ и командиромъ былъ капитанъ-лейтенантъ (нынѣ адмиралъ) Бутаковъ, встрѣтя египетскій 10-ти пушечный париходъ «Первасъ-Бахри» (названный потомъ «Корниловъ»), послѣ четырехчасовой погони и двухчасоваго упорнаго боя, заставилъ его спустить флагъ. Искусно маневрируя, «Владиміръ» громилъ непріятеля мѣткими продольными выстрѣлами и въ концѣ боя, находясь отъ него въ разстояніи пистолетнаго выстрѣла, вышелъ



изъ дѣла почти безъ поврежденій, тогда какъ непріятельскій пароходъ едва можно было довести до Севастополя, въ гавани котораго онъ и затонулъ при первой бурѣ. На «Владимірѣ» убитъ одинъ офицеръ и ранено четверо нижнихъ чиновъ; на египетскомъ же пароходѣ потеря убитыми и ранеными простиралась до 40 человѣкъ. Фрегатъ «Флора» на пути изъ Севастополя въ Сухумъ-Кале встрѣтилъ три турецкіе парохода, изъ которыхъ одинъ былъ подъ вице-адмиральскимъ флагомъ. Видя въ нашемъ парусномъ фрегатѣ вѣрную добычу, турки въ продолженіе четырехъ часовъ дѣлали безпрерывныя атаки, блистательно отражаемыя фрегатомъ, дѣйствовавшимъ постоянно всѣмъ лагомъ орудій по соединенно-державшимся непріятельскимъ пароходамъ, неуспѣвшимъ, при всѣхъ стараніяхъ, поставить «Флору» подъ свои продольные выстрѣлы. Заставивъ пароходы удалиться, храбрый командиръ «Флоры», капитанъ-лейтенантъ Скоробогатовъ, еще спасъ отъ нихъ нашу шкуну «Дротикъ». Замѣтивъ намѣреніе непріятели захватить ее, Скоробогатовъ атаковалъ ближайшій къ нему флагманскій пароходъ и, открывъ по немъ сильный огонь, заставилъ другіе пароходы спѣшить на помощь къ своему адмиралу. Послѣ сильной перестрѣлки весь турецкій отрядъ, получивъ значительныя поврежденія, обратился въ бѣгство.

Синопская битва.

Славная синопская битва блистательно заключила морскія военныя дѣйствія этого года. Крейсеровавшій у анатолійскаго берега отрядъ, подъ начальствомъ

Нахимова, увидѣлъ въ Синопской бухтѣ загнанную туда бурю турецкую эскадру, численностію до 15 судовъ. Въ соединеніи съ отрядомъ контръ-адмирала Новосильскаго, Нахимовъ, имѣя шесть кораблей и два фрегата, рѣшился атаковать непріятеля, и въ полдень 18 ноября съ кораблями спустился къ Синопу, оставя оба фрегата подъ парусами у входа въ бухту, для наблюденія за непріятельскими пароходами. Общій характеръ атаки опредѣленъ былъ заранее въ приказѣ адмирала, отданномъ тотчасъ по объявленіи войны: «не распространяясь въ наставленіяхъ», писалъ Нахимовъ, «я выскажу свою мысль, что въ морскомъ дѣлѣ близкое разстояніе отъ непріятеля и взаимная помощь другъ другу есть лучшая тактика. Въ случаѣ встрѣчи съ непріятелемъ, превышающимъ насъ въ силахъ, я атакую его, будучи совершенно увѣренъ, что каждый изъ насъ сдѣлаетъ свое дѣло». Синопскій бой доказалъ, что доблестный адмиралъ исполнилъ свое обѣщаніе и что достойные сподвижники его вполне оправдали возлагаемыя на нихъ надежды.

На синопскомъ рейдѣ, дугою вдоль берега, стояли 7 турецкихъ фрегатовъ и 3 корвета, защищенные четырьмя береговыми батареями. За линією этихъ судовъ расположены были 2 военные парохода и 2 транспорта; а въ глубинѣ бухты скрывались 2 купеческіе брига. Корабли наши, построенные въ двѣ колонны съ флагманами Нахимовымъ и Новосильскимъ впереди, подъ жестокою канонадою непріятеля, под-

ч. II.



См. примеч. 2  
на стр. 961  
и стр. 962  
и стр. 963  
и стр. 964  
и стр. 965  
и стр. 966  
и стр. 967  
и стр. 968  
и стр. 969  
и стр. 970  
и стр. 971  
и стр. 972  
и стр. 973  
и стр. 974  
и стр. 975  
и стр. 976  
и стр. 977  
и стр. 978  
и стр. 979  
и стр. 980  
и стр. 981  
и стр. 982  
и стр. 983  
и стр. 984  
и стр. 985  
и стр. 986  
и стр. 987  
и стр. 988  
и стр. 989  
и стр. 990  
и стр. 991  
и стр. 992  
и стр. 993  
и стр. 994  
и стр. 995  
и стр. 996  
и стр. 997  
и стр. 998  
и стр. 999  
и стр. 1000

ходили къ назначеннымъ имъ мѣстамъ и, становясь на якорь въ самомъ близкомъ разстояніи отъ своихъ противниковъ, открывали огонь. Не прошло получаса отъ начала боя какъ фрегатъ турецкаго флагмана, поражаемый страшнымъ огнемъ корабля «Императрица Марія», на которомъ находился Нахимовъ, вышелъ изъ линіи и выбросился на берегъ. Вскорѣ за нимъ послѣдовалъ загорѣвшійся 44 пушечный, захваченный у насъ въ прошедшую войну, фрегатъ «Рафаилъ», переименованный турками въ «Физли-Аллахъ»; а по прошествіи еще трехъ часовъ всѣ батареи были скрыты нашими выстрѣлами, а суда, выбросившіяся на берегъ, горѣли и взрывались на воздухъ. Изъ нихъ только два фрегата и корветъ выведены были нами изъ огня, но какъ всѣ они оказались до того избитыми, что едва могли держаться на водѣ, то были также сожжены. Спасся только одинъ пароходъ «Тайфъ», въ 450 силъ, успѣвшій выйти изъ линіи въ началѣ сраженія и, благодаря скорости своего хода, избѣжать преслѣдованія нашихъ судовъ. Онъ явился въ Константинополь единственнымъ вѣстникомъ гибели турецкой эскадры, назначеніе которой было слѣдовать на Кавказъ для оказанія пособія оставшимъ горцамъ. Наши корабли находились въ продолженіи около четырехъ часовъ въ жестокомъ огнѣ и получили такія поврежденія въ такелажѣ, что на нѣкоторыхъ корабляхъ едва держались мачты. Не смотря на это, черезъ 36 часовъ послѣ послѣдняго выстрѣла, они успѣли на столько прочно испряться, что могли

оставить рейдъ и, совершивъ благополучно переходъ чрезъ Черное море, триумфально войти въ Севастополь.

Синопская побѣда восхитила всю Россію и сдѣлала народнымъ славное имя Нахимова; но союзники Турціи, англичане и французы, истребленіе турецкой эскадры сочли для себя оскорбленіемъ, и газеты ихъ наполнились завѣдомою ложью и клеветою, направленными къ помраченію славы нашей побѣды и къ обвиненію героевъ Синопа въ жестокости и даже вѣроломствѣ. Ближайшимъ слѣдствіемъ синопскаго грома было появленіе въ Черномъ морѣ, въ декабрѣ 1853 года, англо-французскаго флота, «съ цѣлію», какъ они заявляли, «защищать по возможности законные интересы Порты, не нарушая однакоже дружественныхъ отношеній съ Россіею». Число военныхъ судовъ англійскихъ и французскихъ, назначенныхъ въ Черное море, превышало 60 и на нихъ было болѣе 2½ тысячъ орудій.

Такія явно враждебныя дѣйствія, со стороны западныхъ державъ заставили насъ принять мѣры къ защитѣ болѣе угрожаемыхъ непріателемъ приморскихъ пунктовъ, изъ которыхъ важнѣйшимъ былъ Севастополь, нашъ главный портъ на Черномъ морѣ.

Подъ начальствомъ князя Меншикова защитою порта распоряжался начальникъ штаба черноморскаго флота, генералъ-адъютантъ Корниловъ. Независимо отъ приведенія въ боевую готовность укрѣпленій, защищающихъ входъ въ севастопольскую бухту, для усиленія защиты рейда, въ глубинѣ его расположена

*Синопская  
побѣда  
французской  
эскадры  
на 13-мъ  
декабрѣ 1853*

Приведеніе Севастопольскаго порта въ оборонительное положеніе.



была часть кораблей и фрегатовъ въ полной готовности какъ къ сраженію, такъ и къ выходу въ море. Другая же часть поставлена, за прикрытіемъ боновъ, поперекъ южной бухты, въ которой помѣщались пароходы и мелкія суда. Въ самой глубинѣ этой бухты стояли транспорты съ десантомъ, для абординрованія, въ случаѣ прорыва въ портъ, непріятельскихъ пароходовъ. Суда и укрѣпленія, старыя и возведенныя вновь, были расположены такимъ образомъ, что непріятель, рѣшившійся прорываться въ портъ, находился бы постоянно подъ сосредоточеннымъ перекрестнымъ огнемъ нашихъ орудій и, въ случаѣ малѣйшаго замѣшательства, былъ бы атакованъ и преслѣдуемъ вступившею подъ паруса сильною эскадрою нашихъ судовъ. При распредѣленіи средствъ къ защитѣ Севастополя, предусмотрѣны были всевозможныя виды атаки и противъ каждаго изъ нихъ приняты должныя предосторожности. Все наличныя силы и средства были употреблены наилучшимъ образомъ и получили свое опредѣленное назначеніе. Даже учебныя суда не оставлены въ бездѣйствіи. Изъ нихъ барказы и другія большія шлюпки съ вооруженными людьми, съ вернами, кабельтовыми, дрегами и брантспойтами, держались въ полной готовности, на случай пожара или появленія брандеровъ. Для наблюденія и извѣщенія о непріятельскихъ судахъ, устроены на возвышенныхъ мѣстахъ берега сигналы и разставлены казацкіе пикеты; въ случаѣ приближенія непріятеля велѣно гасить маяки и снимать вѣхи. Благодаря ис-

Описаніе  
Дон.

извѣстна

кусному росписанію судовыхъ командъ, часть ихъ, до тысячи человѣкъ, могла быть, безъ ослабленія управленія парусами и дѣйствія корабельной артиллеріи, свезена на берегъ и размѣщена по укрѣпленіямъ. Всѣ принятія мѣры относились къ защитѣ Севастополя со стороны моря и дѣйствительно дѣлали его оттуда недоступнымъ, даже для сильнѣйшаго непріятельскаго флота.

При предстоявшемъ временномъ господствѣ на Черномъ морѣ англо-французовъ, особенное опасеніе возбуждали небольшія укрѣпленія наши, раскинутыя по кавказскому берегу. Малочисленные гарнизоны ихъ, оставленные между непріятельскими флотами и возставшими горцами, обрекались на вѣрную гибель. Снятіе этихъ гарнизоновъ и перевезеніе ихъ въ безопасныя мѣста было одною изъ важнѣйшихъ и полезнѣйшихъ заслугъ, принесенныхъ черноморскимъ флотомъ. Не смотря на то, что очищеніе укрѣпленій происходило въ виду непріятельскихъ пароходовъ и въ бурное время, въ мартѣ и апрѣлѣ мѣсяцахъ 1854 года, оно совершено было съ чрезвычайною быстротою и вполне удовлетворительно.

По объявленіи войны съ Англіею и Франціею, наши небольшія эскадры и отдѣльные крейсера, по прежнему, смѣло продолжали свои плаванія до самаго прихода непріятельскихъ флотовъ къ Севастополю. Суда наши появлялись по всему протяженію принадлежащихъ Турціи береговъ Румелии и Анатолии, и пароходы все лѣто совершали свои обычныя служеб-

Снятіе гарнизоновъ на кавказскомъ берегу.

Продолженіе крейсерства судовъ.



ныя плаванія между Севастополемъ, Одессою и Николаевомъ. При крейсерствахъ особенною смѣлостію и полезными результатами своихъ плаваній отличались командиры пароходовъ, капитанъ-лейтенанты Поповъ и Бутаковъ. Первый изъ нихъ, на пароходахъ «Эльбурсъ» и «Тамань», у непріятельскаго берега истребилъ нѣсколько купеческихъ судовъ и подходилъ къ самому входу въ Босфоръ, не смотря на присутствіе въ проливѣ самой сильной непріятельской эскадры; а второй, выйдя изъ Севастополя, на пароходѣ «Владиміръ», для наблюденія надъ непріятельскими судами, не смотря на огромное неравенство силъ, близко подходилъ къ непріятелю и удалялся отъ него не ранѣе, какъ опредѣливъ съ точностію число и силу его судовъ, или мѣсто которому угрожало нападеніе непріятеля.

Флотъ нашъ, собравшійся въ Севастополь, находился въ постоянной готовности къ выходу въ море, ожидая съ нетерпѣніемъ благопріятнаго случая сразиться съ врагомъ. Но непріятельскіе адмиралы, предугадывая это, дѣйствовали съ крайнею осторожностію и суда ихъ вблизи рейда являлись не иначе какъ въ штиль или въ значительныхъ силахъ. Отдѣльные же пароходы, показываясь по временамъ на горизонтѣ, не рисковали приблизиться къ рейду.

Загражденіе  
Севастопольскаго  
рейда линіею за-  
топленныхъ су-  
довъ.

По высадкѣ 60-ти тысячъ союзниковъ у Евпаторіи и отступленіи нашей арміи, послѣ несчастнаго Альминскаго сраженія, къ Севастополю, сдѣлалось весьма вѣроятнымъ скорое и одновременное нападеніе на него

съ сухаго пути и со стороны моря. При такомъ безвыходномъ положеніи, вѣрнѣйшимъ средствомъ не допустить непріятельскія суда на рейдъ представлялось совершенное загражденіе его линіею затопленныхъ линейныхъ судовъ. Эта необходимая при тогдашнихъ обстоятельствахъ мѣра была громовымъ ударомъ для храбрыхъ черноморскихъ моряковъ, которые считали лучшимъ погубнуть въ неравномъ бою съ непріятелемъ, нежели самимъ губить свои корабли. Но сердечное отношеніе къ дѣлу должно было покориться голосу холоднаго разсудка, и черноморскіе моряки, съ разбитымъ сердцемъ, приступили къ началу похоронъ своего доблестнаго флота: въ ночь съ 10 на 11 сентября затоплены были четыре болѣе старыхъ корабля и два фрегата.

Для прикрытія сообщеній своихъ съ Перекопомъ наша армія быстро отступила къ Бахчисараю, предоставивъ защиту Севастополя морякамъ и девяти баталіонамъ сухопутныхъ войскъ. Къ счастью, главнокомандующіе союзныхъ армій, не подозрѣвая слабости защиты Севастополя съ сухаго пути, не только не атаковали его съ сѣверной стороны, но даже, обойдя на южную сторону, съ которой городъ былъ почти открытъ, не рѣшались немедленно штурмовать его, а приступили къ правильной осадѣ.

154 27 сентября 1854 года началась эта безпримѣрная въ военныхъ лѣтописяхъ одиннадцати мѣсячная осада, озарившая безсмертною славою геройскихъ защитниковъ Севастополя, въ главѣ которыхъ самые почет-

Осада Севастополя.



ные, по своей опасности, посты занимали моряки черноморского флота. Въ страшную минуту, когда съ отступленіемъ арміи, городъ съ его малочисленнымъ гарнизономъ, почти не имѣющій укрѣплений со стороны берега, предоставленъ былъ собственнымъ силамъ, доблестный начальникъ штаба черноморскаго флота, генераль-адъютантъ Корниловъ, въ виду подступающей непріятельской арміи, самоотверженно принялъ на себя обязанность распорядителя защиты. Не потерявъ своего значенія и при возвращеніи къ Севастополю князя Меншикова съ арміею, Корниловъ, до самой геройской кончины своей, былъ душою и ближайшимъ дѣятелемъ славной защиты многострадальнаго города. Съ глубокообдуманномъ расчетомъ и нечеловѣческою энергіею онъ быстро сосредоточилъ всѣ наличныя силы и средства и направилъ ихъ къ одной цѣли: постройкѣ и вооруженію укрѣплений со стороны угрожаемой непріятелемъ. Не говоря о людяхъ служащихъ, дѣйствовавшихъ по обязанности, все населеніе города, безъ различія пола и возраста, стремилось внести свою посильную лепту въ сокровищницу защиты роднаго пепелища. Недостатокъ въ людяхъ и твердая надежда на патріотическія чувства каждаго русскаго человѣка заставили Корнилова выпустить даже арестантовъ и раздать имъ оружіе, и они оправдали эту довѣренность. Самъ Корниловъ, не зная покоя, успѣвалъ вездѣ, гдѣ требовались его помощь и указаніе, и возбуждалъ общее воодушевленіе. Покуда осторожный непріятель приготавлился начать

осадныя работы, севастопольскія укрѣпленія росли, сдвигались, и скоро образовали семиверстную, почти непрерывную, грозную линію, вооруженную большими корабельными орудіями, у которыхъ стояли сроднившіеся съ ними моряки, ожидавшіе съ нетерпѣніемъ боя. Изъ числа наиболѣе прославившихся сподвижниковъ Корнилова, на ряду съ знаменитымъ именемъ Тотлебена, по справедливости можно поставить незабвенное, и также дорогое всей Россіи, имя Нахимова, за которымъ слѣдуютъ доблестные адмиралы Истомина, Новосильской, Панфиловъ, а дальнѣйшимъ продолженіемъ ряда севастопольскихъ героевъ можетъ служить полный поголовный списокъ морскихъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ. Съ самаго начала осады Севастополя, кромѣ временнаго обстрѣливанія непріятеля съ нѣкоторыхъ судовъ и пароходовъ, разставленныхъ въ бухтахъ, окончилась собственно морская дѣятельность черноморцевъ, и почти всѣ они съ кораблей перешли на береговыя укрѣпленія, на которыхъ и оставались до послѣдняго дня осады. При страшныхъ бомбардировкахъ, отраженіяхъ кровопролитныхъ штурмовъ и дерзкихъ ночныхъ вылазкахъ, происходившихъ во время осады, въ числѣ первыхъ героевъ всегда и вездѣ красуются имена моряковъ. Даже при самомъ оставленіи Севастополя, при отступленіи остатковъ его защитниковъ на сѣверную сторону, по мосту, перекинутому черезъ большую бухту, часть моряковъ, вмѣстѣ съ саперами, охраняла безопасность моста, а другая способствовала ускоренію



переправы на гребныхъ судахъ, находившихся въ распоряженіи капитанъ-лейтенанта (нынѣ вице-адмирала) Воеводскаго. Наконецъ, уже на другой день по выходѣ нашихъ войскъ изъ города, оставшаяся въ цѣлости береговая павловская батарея, была взорвана моряками, подъ начальствомъ капитанъ-лейтенанта Ильинскаго, который самъ вызвался исполнить это опасное предпріятіе.

Въ продолженіи осады Севастополя, въ половинѣ мая 1855 года, сильная эскадра непріятелей двинулась въ Керченскій проливъ, съ десантомъ, значительно превышающимъ наши сухопутныя силы, охраняющія берега пролива. Малочисленная и слабая эскадра наша, состоявшая изъ 3-хъ пароходовъ и 11-ти другихъ судовъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала Вульфа, по отступленіи сухопутныхъ войскъ, частию ушла въ Азовское море, а частию сожжена. Непріятель, оставшійся въ Азовскомъ морѣ до исхода августа, раззорялъ прибрежные города и селенія, сожигая и грабя казенное и частное имущество. Нѣкоторые города, какъ напримѣръ Таганрогъ, въ которые не могъ ворваться, встрѣчая сопротивленіе, онъ бомбардировалъ нѣсколько разъ. Главная же цѣль вторженія въ Азовское море, состоявшая въ завладѣніи путемъ сообщенія, ведущимъ въ Крымъ съ сѣвера, то есть, отрѣзаніе нашей арміи отъ Россіи, не была достигнута.

Приведеніе бал-  
тійскихъ портовъ  
въ оборонитель-  
ное положеніе.

Въ предыдущихъ главахъ «Обзора» изложено положеніе нашего Балтійскаго моря передъ наступленіемъ войны и мѣры, которыя принимались во время этой

войны, для приведенія его въ положеніе, соотвѣтствующее современнымъ требованіямъ. При значительномъ превосходствѣ ожидаемыхъ весною 1854 года въ Балтійскомъ морѣ англо-французскихъ морскихъ силъ, рѣшено было не выводить флота въ море, и первыя двѣ дивизіи его, съ частію судовъ третьей, оставить въ Кронштадтѣ, а остальную часть третьей дивизіи— въ Свеаборгѣ, усиливъ по возможности средства защиты обоихъ этихъ портовъ.

Въ апрѣлѣ всѣ укрѣпленія Кронштадта были приведены въ боевую готовность и корабли, вполне вооруженные и снабженные по военному положенію, подъ начальствомъ адмирала Рикорда, разставлены на маломъ рейдѣ и въ воротахъ гаваней такимъ образомъ, чтобы обстрѣливать перекрестными выстрѣлами фарватеръ между фортами и защищать другъ друга. Позади кораблей поставлены пароходы, и на сѣверномъ фарватерѣ, за линіею ряжей, помѣщенъ блокшифный отрядъ, состоящій изъ старыхъ кораблей, съ которыхъ сняты были мачты. Въ пособіе кронштадтской эскадрѣ назначены 2 баталіона гребной флотилии, состоявшіе изъ 30 канонерскихъ лодокъ; а при блокшифномъ отрядѣ было 4 баталіона лодокъ, на которыхъ, въ пополненіе морскихъ командъ, находились вызванные вольные охотники. На случай абордажа, въ разныхъ мѣстахъ приготовлены вооруженные барказы и катера. Кипучая дѣятельность морскаго вѣдомства равнялась силѣ общаго патріотическаго настроенія народа, и когда морское министер-



ство въ два мѣсяца успѣло построить 74 канонерскія лодки, то при первомъ вызовѣ охотниковъ ихъ немедленно явилось *въ пятеро* болѣе требуемаго числа. Въ Свеаборгѣ,—гдѣ, кромѣ части судовъ 3-й дивизіи, находился отрядъ шхерной флотиліи съ состоящими при немъ пароходами,—для защиты входовъ на рейдъ поставлены корабли, положены боны и, кромѣ приведенія въ боевую готовность старыхъ укрѣпленій, возведено нѣсколько новыхъ. Для усиленія обороны Ревеля построено до 10 новыхъ батарей, пороховые погреба, ядрокалительныя печи, приготовлены плавучія мины, подводныя палисады и пр. Для защиты рижскаго порта у входа въ Двину, кромѣ защищающихъ его укрѣпленій, поставлено 16 канонерскихъ лодокъ.

Военныя дѣй-  
ствія въ Балтій-  
скомъ морѣ.

Съ открытіемъ навигаціи 1854 года, сильный союзный флотъ, состоящій изъ 67 вымпеловъ, явился въ Балтійское море, подъ начальствомъ англійскаго вице-адмирала Немира. Но, не смотря на численность и боевую силу этого флота, дѣйствія его были почти безуспѣшны. Отряды союзныхъ, преимущественно англійскихъ, судовъ захватывали наши купеческія суда и, нападая на беззащитныя прибрежныя селенія, жгли и раззоряли ихъ; но если гдѣ встрѣчали сопротивленіе, то всегда удалялись съ урономъ. Такъ было въ Ботническомъ заливѣ у городка Гамлекарлеби, который атаковали вооруженные непріятельскіе барказы. Встрѣченные двумя ротами солдатъ и мѣстными жителями, они должны были отступить, потерявъ одинъ изъ барказовъ, съ находящимся на немъ орудіемъ, и до

50 человекъ убитыми, ранеными и взятыми въ плѣнъ. Также неудачно было нападеніе пяти англійскихъ пароходовъ, желавшихъ прорваться къ городу Або. Встрѣченные здѣсь отрядомъ канонерскихъ лодокъ, пароходы, послѣ двухчасоваго боя, потерпѣвъ поврежденія, принуждены были отступить. На Свеаборгъ же и Кронштадтъ непріятель не рѣшился сдѣлать даже и попытки къ нападенію, хотя въ виду послѣдняго простоялъ около недѣли, высылая суда для промѣра и осмотра укрѣпленій и расположенія нашего флота. Чтобы замаскировать безуспѣшность цѣлой кампаніи какою нибудь военной удачей, которую можно бы было искусственно представить значительною побѣдою, непріятель рѣшился обратить всѣ силы, находившіяся въ Балтикѣ, съ присоединеніемъ къ нимъ еще вновь прибывшихъ 6,000 французскихъ войскъ, противъ бомарзундскихъ укрѣпленій, находящихся на Аландскихъ островахъ. При нападеніи такой страшной силы, укрѣпленія эти, не вполнѣ еще оконченныя и имѣвшія сравнительно слабый гарнизонъ, отрѣзанный отъ всякой внѣшней помощи, храбро держались на сколько позволяли ихъ средства, и сдались только тогда, когда сильная артиллерія союзниковъ превратила стѣны укрѣпленій въ развалины. Завладѣніе Бомарзундомъ, прославленное союзниками какъ значительная побѣда, въ сущности не имѣло никакого вліянія на ходъ военныхъ дѣйствій.

Въ 1855 году, не менѣе сильный флотъ союзниковъ, подойдя къ Кронштадту, нашелъ его еще болѣе укрѣп-

*мне в журн  
Кронштадт*



леннымъ, нежели это было въ прошедшемъ году. Въ числѣ новыхъ средствъ защиты были подводныя мины и винтовыя канонерскія лодки. На первыя нѣсколько разъ натыкались непріятельскія суда, обозрѣвавшія рейды и дѣлавшія промѣры; а о вторыхъ сами союзники относились слѣдующимъ образомъ: «мы стоимъ», писалъ французскій адмиралъ Пено, «противъ непріятеля дѣятельнаго, умѣющаго усиливать свои средства и наносить намъ вредъ. Вы вѣрно не оставите «безъ вниманія, что паровыя канонерки, столь быстро «построенныя русскими, и которыхъ число вскорѣ «можетъ еще увеличиться, совершенно измѣнили наше «положеніе въ отношеніи къ противнику. Мы теперь «должны не только думать о нападеніи, но и заботиться о собственной защитѣ, потому что у русскихъ больше канонерскихъ лодокъ, нежели у англичанъ».

И въ эту кампанію, подобно прошлогодней, союзники нападали на беззащитныя селенія и жгли ихъ, — участь, которой подвергнулся также и городъ Ловиза. На всѣхъ тѣхъ пунктахъ, гдѣ встрѣчалось сопротивление, непріятельскія суда были, по прежнему, отражаемы съ большимъ или меньшимъ урономъ и поврежденіями. Такъ напримѣръ у Выборга, слабый отрядъ изъ 8 канонерскихъ лодокъ, при содѣйствіи береговыхъ батарей, отразилъ нападеніе трехъ английскихъ судовъ и семи вооруженныхъ барказовъ. У входа въ Западную Двину, отрядъ изъ 16 канонерскихъ лодокъ принудилъ къ отступленію 84-хъ пу-

печный непріятельскій корабль и корветъ, получившій значительныя поврежденія. Наконецъ у Кронштадта, шесть нашихъ винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала Мофета, заставили сняться съ якоря и начать перестрѣлку: непріятельскій винтовой корабль, фрегатъ и два парохода. Завлекаемый отступленіемъ лодокъ на наши мины, непріятель только потому не попалъ на нихъ, что одинъ изъ его пароходовъ получилъ сильныя поврежденія и другія суда, прикрывая его, должны были отступить.—Это дѣло происходило въ присутствіи Государа Императора, находившагося на фортѣ Павелъ I.

Единственнымъ значительнымъ дѣломъ кампаніи этого года было двухдневное бомбардированіе Свеаборга, при которомъ находился весь союзный флотъ и главное участіе принимали 43 канонерскія лодки и бомбарды. Для опредѣленія страшной разрушительности бомбардировки достаточно сказать, что въ продолженіи ея въ Свеаборгъ брошено было до 60-ти тысячъ пудъ чугуна, въ видѣ 20-ти тысячъ снарядовъ большаго калибра. Бомбардировка, начавшаяся съ утра 28 іюли, продолжалась въ теченіи двухъ сутокъ съ судовъ, перемѣнявшихъ свои мѣста, и съ береговой батареи, построенной на островѣ Абрамсгольмѣ. Страшнымъ непріятельскимъ огнемъ были разрушены и сожжены всѣ строенія находившіяся въ крѣпости; но самыя укрѣпленія Свеаборга, благодаря дальнему разстоянію, на которомъ находился непріятель, потерѣли не очень значительныя поврежденія. Такимъ образомъ и здѣсь,

*Джонсонъ  
отмѣтитъ*



*Историческое  
описание*

кромѣ нанесенія матеріальнаго убытка, въ военномъ отношеніи союзники не приобрѣли никакого успѣха. Изъ судовъ, заграждавшихъ входы на рейдъ, особенно пострадалъ стоявшій у Густафеверда корабль «Россія». Изъ снарядовъ, осыпавшихъ этотъ корабль, на него упало 19 бомбъ, изъ которыхъ 13 произвели пажаръ и одинъ изъ нихъ у самой крюйтъ-камеры. При этомъ послѣднемъ случаѣ корабль спасенъ отъ гибели только мужествомъ и присутствіемъ духа всего экипажа и особенно распорядительностію командира корабля, капитана 1-го ранга Поплонскаго, и самоотверженіемъ подпоручика морской артиллеріи Попова.

Военныя дѣя-  
ствія въ Бѣломъ  
морѣ.

Въ Бѣломъ морѣ всѣ наши военно - морскія силы, сосредоточенныя при входѣ въ сѣверную Двину, состояли изъ 24 канонерскихъ лодокъ, одной шкуны и двухъ небольшихъ пароходовъ. Непріятельская эскадра изъ 3-хъ англійскихъ пароходовъ и нѣсколькихъ парусныхъ судовъ, подъ начальствомъ капитана Омоней, прибывъ въ іюнь 1854 года въ Бѣлое море, занялась, также какъ это дѣлалось и въ Балтійскомъ, захватомъ купеческихъ судовъ и раззореніемъ и грабежомъ прибрежныхъ селеній, не щадя и церквей. Подойдя ко входу въ Двину, англичане выслали для осмотра мѣстности и промѣра шесть вооруженныхъ шлюпокъ, которыя были прогнаны выстрѣлами канонерскихъ лодокъ и двухъ орудій полевой артиллеріи. Видя невозможность прорваться къ Архангельску, непріятель продолжалъ раззореніе прибрежныхъ селеній и два его 14-ти пушечные парохода, желая овладѣть богатст-

*Историческое  
описание*

вомъ Соловецкаго монастыря, сдѣлали на него нападеніе. Но и здѣсь англичане были успѣшно отражены выстрѣлами 2-хъ монастырскихъ трехъ-фунтовыхъ пушекъ. Подвиги союзниковъ на нашемъ сѣверѣ заключились нападеніемъ на городъ Колу, который защищали 50 инвалидовъ подъ начальствомъ случайно бывшаго тамъ адъютанта архангельскаго губернатора, лейтенанта Бруннера. Съ разсвѣта 9 августа до 10-ти часовъ вечера, англичане осыпали сопротивлявшійся городъ бомбами и калеными ядрами и, превративъ въ пепель около 100 домовъ и 2 церкви, ушли въ море.

По объявленіи войны, англо-французская эскадра, состоящая изъ 4-хъ паровыхъ фрегатовъ, одного парохода и паруснаго брига, подъ начальствомъ контръ-адмирала Прайса, явилась у Петропавловскаго порта въ полной увѣренности воспользоваться легкою добычею. Но эти надежды не сбылись, по случайному пребыванію въ портѣ фрегата «Аврора» и военнаго транспорта «Двина». Командиръ Петропавловскаго порта, контръ-адмиралъ Завойка, рассчитывая на вѣроятность нападенія, приготовился къ встрѣчѣ непріятеля и рѣшился защищаться до послѣдней крайности. Съ этою цѣлію фрегатъ и транспортъ поставлены были такъ, чтобы дѣйствовать по непріятелю однимъ бортомъ, а орудія другаго размѣщены на шесть, построенныхъ на берегу, батарей. Для отраженія непріятельскаго десанта, изъ мѣстныхъ и судовыхъ командъ составлены были стрѣлковыя партіи и сдѣланы всѣ распоряженія на случай атаки.

Военныя дѣйствія у береговъ Восточнаго сибиря.



Эскадра Прайса, 20 августа 1854 года, приблизясь къ Петропавловску, открыла огонь, дѣйствуя преимущественно по стоявшимъ въ портѣ судамъ, но, получивъ отъ нашихъ снарядовъ значительныя поврежденія, для исправленія ихъ удалилась отъ порта. Черезъ три дня, возобновивъ атаку, союзники подъ защитою судовой артиллеріи высадили на берегъ сильный десантъ, съ цѣлію обойти портъ и напасть на него съ тыла. Но едва только высаженные войска двинулись внутрь берега, какъ наши стрѣлковыя партіи открыли по нимъ такой жестокой огонь, что они приведены были въ безпорядокъ и съ большимъ урономъ отступили къ своимъ шлюпкамъ. Пораженіе было такъ значительно, что эскадра союзниковъ удалилась въ море, и въ этомъ году уже не возобновляла нападенія. Но нельзя было сомнѣваться, что непріятель не оставитъ безъ отмщенія нанесеннаго ему пораженія и явится для нападенія на Петропавловскъ съ болѣе значительными силами. Въ ожиданіи этого, дѣятельно принялись за усиленіе укрѣпленій порта, къ которому прибыли еще корветъ «Оливуца» и два транспорта. Но среди горячихъ приготовленій къ встрѣчѣ непріятеля, въ мартѣ 1855 года, получено было повелѣніе о немедленномъ переводѣ порта въ Николаевскъ на Амурѣ. Съ какою энергіею спѣшили до сего времени укрѣпить портъ, съ такою же теперь приступили къ уничтоженію его и размѣщенію на суда всего портового имущества и служащихъ; чего же нельзя было погрузить на суда, то отправили внутрь берега или

зарыли въ землю. Всѣ работы шли такъ успѣшно, что ровно черезъ мѣсяцъ по полученіи повелѣнія, эскадра судовъ находящихся въ портѣ, прорубя еще нерасходившійся ледъ, вышла въ море и подъ начальствомъ контръ-адмирала Завойки благополучно достигла залива Де-Кастри. Непріятель, явившійся къ Петропавловку черезъ нѣсколько дней по выходѣ эскадры, уже ни нашелъ ни судовъ, ни порта. Спустя мѣсяцъ крейсера союзниковъ открыли въ Де-Кастри исчезнувшую отъ нихъ эскадру и даже имѣли съ ней перестрѣлку; но покуда главныя силы непріятеля собирались для нападенія, Завойка успѣлъ незамѣтно уйти изъ Де-Кастри и скрыться съ эскадрою въ Амуръ.

Въ продолженіе всей войны флотъ потерялъ убитыми и умершими отъ ранъ 3-хъ адмираловъ, 112 штабъ и оберъ-офицеровъ и 3,936 нижнихъ чиновъ, а ранеными и контуженными 3-хъ адмираловъ, 747 штабъ и оберъ-офицеровъ и 13,345 нижнихъ чиновъ.

Число убитыхъ и раненыхъ на флотѣ въ войну 1853 — 1856 годовъ.

#### II. УЧАСТІЕ ФЛОТА ВЪ ВОЙНѢ СЪ ТУРКАМИ ВЪ 1877—1878 ГОДАХЪ.

Усложненіе нашихъ отношеній къ Турціи и затѣмъ война съ этимъ государствомъ совершились въ такое время, когда нашъ флотъ еще только начиналъ возрождаться въ Черномъ морѣ, и преобладаніе въ этихъ водахъ турецкаго флота было столь очевидно, что борьба съ нимъ тѣми немногими судами, которыя мы тамъ уже имѣли, была совершенно невозможна. Между тѣмъ неопредѣленность нашихъ отношеній къ дру-

Характеръ военныхъ дѣйствій флота въ 1877—1878 годахъ.



гимъ морскимъ державамъ, въ особенности къ Англіи, не только не позволяла направить противъ Турціи суда нашего Балтійскаго флота, но заставляла принять мѣры предосторожности къ обезопасенію тѣхъ судовъ, которыя къ концу 1876 года находились въ Средиземномъ морѣ и водахъ Тихаго океана.

Такое положеніе дѣлъ вынудило насъ ограничиться въ Черномъ морѣ огражденіемъ его портовъ, опираясь главнѣйше на развитіе минной обороны и на временныя батареи, возведенныя въ Севастополѣ, Одессѣ и Очаковѣ. Суда же, находившіяся въ Средиземномъ морѣ, за исключеніемъ фрегата «Петропавловскъ», какъ неблагонадежнаго для океанскаго плаванія и непригоднаго для крейсерской службы, а также суда, находившіяся въ Тихомъ океанѣ и транспортныя сибирской флотиліи, были направлены въ порта Америки, гдѣ они должны были выжидать выясненія отношеній нашихъ къ Англіи и, въ случаѣ разрыва съ этой державой, принять посильное участіе въ крейсерской войнѣ противъ ея торговыхъ судовъ.

Въ Черномъ морѣ для сторожевой службы при оборонѣ портовъ, кромѣ вооруженія всѣхъ пригодныхъ для этого судовъ, было приобрѣтено отъ русскаго общества пароходства и торговли 12-ть мелкихъ пароходовъ и взято 5 быстроходныхъ пароходовъ, а именно: «Владиміръ», «Великій Князь Константинъ», «Веста», «Аргонавтъ» и «Россія», которые вмѣстѣ съ судами Черноморскаго флота: «Ливадія», «Эрикликъ» и «Эльборусъ» служили для развѣдочной службы и для

дѣйствія на непріятельскія сообщенія, а при благопріятныхъ условіяхъ для атакъ минами.

Всѣ эти предварительныя распоряженія были выполнены весьма быстро.

Въ военныхъ операціяхъ дѣйствующей арміи на Дунаѣ на долю морскихъ командъ выпало содѣйствіе дѣйствія судовъ на Дунаѣ. арміи въ переправѣ черезъ Дунай и огражденіе устраиваемыхъ мостовъ. Для этой цѣли въ распоряженіе главнокомандующаго было назначено сначала два отряда морскихъ командъ изъ балтійскаго и черноморскаго флота, въ составѣ 875 нижнихъ чиновъ и 31-го офицера, и послано 11-ть паровыхъ катеровъ, снабженныхъ минами; впослѣдствіи число морскихъ командъ было постепенно увеличено до цифры 1,379 нижнихъ чиновъ и 50 офицеровъ, а также увеличено и число паровыхъ катеровъ до 18-ти. Морскія команды, подъ начальствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича, участвовали непосредственно во всѣхъ операціяхъ славной переправы арміи у Систова и устройства мостовъ.

Въ матеріальныхъ запасахъ балтійскихъ и черноморскихъ портовъ морскаго вѣдомства наша армія нашла себѣ обильную помощь въ якоряхъ, цѣпяхъ и канатахъ, потребовавшихся для устройства мостовъ. Большинство минъ, употребленныхъ на загражденія Дуная, также доставлены были морскимъ вѣдомствомъ и морскіе офицеры были непосредственными руководителями въ работахъ по установкѣ и дѣйствию минами.

Эти дѣйствія начались блистательнымъ подвигомъ



лейтенантовъ Дубасова и Шестакова, взорвавшихъ въ ночь съ 13 на 14-е мая 1877 года турецкій мониторъ «Зейфи». Лейтенантъ Дубасовъ, имѣя въ своемъ распоряженіи 4 паровыхъ катера, отправился съ ними изъ Браилова въ Мачинскій рукавъ, съ цѣлью отыскать мѣсто стоянки турецкихъ судовъ и взорвать посредствомъ минъ хоть одно изъ нихъ. Въ половинѣ 3-го часа пополудни, катера вышли на видъ трехъ турецкихъ судовъ, двухъ мониторовъ и одного двухтрубнаго парохода. Рѣшившись атаковать наибольшій изъ двухъ мониторовъ, лейтенантъ Дубасовъ приказалъ лейтенанту Шестакову, ожидая результата атаки, быть готовымъ къ нападенію, остальнымъ же шлюпкамъ поддерживать нападеніе. Во время подхода полнымъ ходомъ къ монитору, катеръ лейтенанта Дубасова былъ замѣченъ и встрѣченъ съ монитора и другихъ судовъ ружейнымъ огнемъ. Не смотря на это лейтенантъ Дубасовъ нанесъ монитору ударъ правою носовою миною въ лѣвый бортъ, выше лѣвой кормовой раковины. Отъ взрыва поднялся водяной столбъ и вода наполнила катеръ. Мониторъ, сильно осѣвши кормою, все еще держался на поверхности. Тогда, по заранѣ сдѣланному условію, лейтенантъ Шестаковъ, подъ убійственнымъ ружейнымъ и пушечнымъ огнемъ всѣхъ трехъ судовъ, нанесъ монитору второй ударъ, въ тотъ же лѣвый бортъ, послѣ котораго непріятельское судно окончательно погрузилось въ воду. На нападавшихъ катерахъ не было ни убитыхъ, ни раненыхъ. По отзыву лейтенанта Дубасова, какъ офицеры, такъ и команда во все время

боя выказывали такъ много спокойствія, самообладанія и геройскаго мужества въ исполненіи порученнаго каждому изъ нихъ дѣла, что каждый отдѣльный маневръ выполнялся также отчетливо, какъ бы на ученьи. Не подлежитъ сомнѣнію, что этотъ подвигъ, замѣчательный какъ по безстрашію всѣхъ принимавшихъ въ немъ участіе, такъ и по обдуманности и предусмотрительности всѣхъ мѣръ, принятыхъ главнымъ исполнителемъ, въ связи съ потопленіемъ браиловскими батареями другаго турецкаго монитора «Лютфи-Джелиль», имѣлъ подавляющее вліяніе на находившіяся на Дунаѣ турецкія суда и много облегчилъ дальнѣйшія дѣйствія наши на этой рѣкѣ.

Примѣръ Дубасова и Шестакова не остался безъ послѣдователей, и наши паровые катера неоднократно дѣлали нападенія на турецкія суда, пытавшіяся препятствовать работамъ по миннымъ загражденіямъ. Слѣдующая телеграмма Его Императорскаго Высочества Главнокомандующаго арміею, на имя Его Высочества Генераль - Адмирала, служитъ лучшимъ свидѣтельствомъ тѣхъ военныхъ качествъ, которыя выказаны были моряками: «Безстрашіе моряковъ не вообразимое, неимовѣрное и неслыханное. Богъ ихъ «хранить за молодецкое дѣло. Дѣло Скрыдлова Тебѣ «извѣстно. Гвардейскаго экипажа Ниловъ и гардемаринъ Аренсъ третьяго дня чудно отличились: атаковали мониторъ подъ сильнымъ огнемъ изъ орудій, «ружей, револьверовъ и картечницъ; подойдя, нашли «мониторъ окруженнымъ кринолинами и съ трехъ сторонъ минами, они обошли кругомъ монитора, искавши



«мѣсто куда ударить и не могли ничего сдѣлать, вернулись съ тремя ранеными матросами. Новиковъ «лодецъ изъ молодцевъ, устроилъ въ двухъ мѣстахъ «линію загражденія, всякій разъ работая по шести и «по восьми часовъ подъ непріятельскимъ огнемъ.»

На нижнемъ Дунаѣ, для прегражденія турецкимъ судамъ возможности подыматься отъ Сулина вверхъ по Дунаю и тѣмъ угрожать сообщеніямъ арміи чрезъ Дунай, а также для наступательныхъ дѣйствій противъ судовъ на сулинскомъ рейдѣ, былъ образованъ въ іюлѣ 1877 года отрядъ изъ 5-ти мелкосидящихъ шкуновъ и пароходовъ, принятыхъ отъ русскаго общества пароходства и торговли: «Лебедь», «Утка», «Воронъ», «Сестрица» и «Опытъ», съ присоединеніемъ къ нимъ двухъ баржъ, вооруженныхъ мортирами, и 6 миноносныхъ катеровъ, подъ общимъ начальствомъ капитанъ-лейтенанта Дикова. Суда эти, приготовленные въ Одессѣ, были проведены въ Дунай, килійскимъ гирломъ, подъ конвоемъ поповокъ: «Вице-Адмиралъ Поповъ» и «Новгородъ» и пароходовъ: «Ливадія», «Эльборусъ» и «Аргонавтъ», подъ начальствомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Чихачева, не смотря на близкое сосѣдство непріятельскихъ судовъ и господство ихъ на Черномъ морѣ.

23 сентября ниже-дунайская флотилія была направлена изъ Вилкова противъ Сулина. Наступленіе отряда для дѣйствія противъ Сулина происходило посредствомъ постепеннаго выдвиганія впередъ минныхъ загражденій, которыя должны были защищать отрядъ

отъ нападенія гораздо сильнѣйшихъ турецкихъ судовъ, находившихся на сулинскомъ рейдѣ. Последнее загражденіе было поставлено въ 300 саженьяхъ отъ бона подъ сильнымъ ружейнымъ и картечнымъ огнемъ непріятели, по счастію безъ потерь съ нашей стороны.

Когда отрядъ нашъ двинулся къ Сулину для бомбардировки, на встрѣчу ему вышли два парохода, изъ которыхъ одинъ мелкосидящій прошелъ линію миннаго загражденія, но былъ вынужденъ отступить удачными выстрѣлами изъ мортиръ со шкуны «Воронъ». Другой турецкій пароходъ былъ взорванъ одною изъ минъ поставленнаго нами загражденія и затонулъ. Флагъ съ этого парохода былъ снятъ лейтенантомъ Фридриксомъ.

Потерпѣвъ такую неудачу, турецкія суда не возобновляли наступательныхъ дѣйствій противъ нашихъ судовъ, которыя, подвинувшись до третьей мили, начали бомбардировку Сулина и стоявшихъ на рейдѣ двухъ броненосцевъ. Бомбардировка продолжалась два дня съ промежутками по ночамъ и во время тумана и окончилась только тогда, когда одинъ изъ стоявшихъ на рейдѣ турецкихъ броненосцевъ отошелъ къ морю, а другой скрылся за малою гаванью и набросанными на ней кучами угольнаго мусора, такъ что наши выстрѣлы уже не могли быть въ него направляемы.

По возвращеніи отряда изъ подъ Сулина въ Тульчу, составлявшія его суда были заняты содѣйствіемъ къ перевозу чрезъ Дунай различныхъ тяжестей для частей арміи, находившихся въ Добруджѣ.

По оборонѣ черноморскихъ портовъ, кромѣ устрой-

Дѣйствія мор-



скаго вѣдомства по оборонѣ черноморскихъ портовъ.

ства минной защиты и организаціи сторожевой службы, на долю командъ черноморскаго флота выпало не мало трудовъ по вооруженію батарей, въ особенности въ Очаковѣ и Одессѣ. Въ послѣднемъ портѣ, подъ руководствомъ морскихъ артиллерійскихъ офицеровъ, поставлены были на батареи 9-ти дюймовыя орудія, взятые изъ запаса флота; для управленія ими были назначены офицеры корпуса морской артиллеріи и комендоры отъ черноморскихъ экипажей. Для защиты Одессы въ этомъ порту находились во время войны обѣ поповки. По неблагопріятному очертанію берега одесскаго рейда, одними береговыми батареями, какъ бы сильно они вооружены не были, не представлялось возможности держать непріятеля въ разстояніи безопасномъ отъ бомбардировки съ дальнихъ дистанцій, и командующій одесскимъ округомъ генераль-адъютантъ Семяка находилъ присутствіе обѣихъ поповокъ въ Одессѣ рѣшительно необходимымъ для безопасности города.

Для усиленія артиллерійскаго огня въ Керчи и устьѣ Днѣпра, морскимъ вѣдомствомъ было построено 4 плавающихъ мортирныхъ батарей, вооруженныя 6 дюймовыми мортирами. Двѣ изъ этихъ батарей поставлены въ Очаковѣ и двѣ въ Керчи. Начальниками обороны въ портахъ назначены были также флотскіе офицеры: въ Одессѣ—Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмиралъ Чихачевъ, въ Севастополѣ—вице-адмиралъ Никоновъ и Очаковѣ—вице-адмиралъ Рудневъ; морскіе же офицеры находились на наблюдательныхъ постахъ главныхъ пунктовъ черноморскаго

прибрежья и на маякахъ. Всѣ эти пункты были связаны телеграфомъ.

Такъ какъ въ продолженіи всей войны турецкій флотъ не предпринималъ никакихъ дѣйствій противъ портовъ, гдѣ мы имѣли какія либо оборонительныя средства, то и степень удовлетворительности сдѣланныхъ приготовленій по оборонѣ осталась практически неиспытанною. Напротивъ того, при всѣхъ скромныхъ своихъ размѣрахъ, суда, приготовленныя нами для активныхъ дѣйствій, исполнили свое назначеніе со значительною долею успѣха и представили новыя доказательства, что славныя преданія прошлаго въ средѣ морскихъ офицеровъ какъ черноморскаго, такъ и балтійскаго флотовъ не изсякли.

Частныя и смѣлыя крейсерства всѣхъ судовъ активной обороны у непріятельскихъ береговъ служили неоспоримымъ доказательствомъ отважности, бдительности и расчетливости всѣхъ служившихъ на нихъ, а произведенныя минныя атаки показали въ какой степени наши моряки сроднились уже съ этимъ новымъ оружіемъ. Главный командиръ черноморскаго флота и портовъ, генераль-адъютантъ Аркасъ, былъ главнымъ руководителемъ по изготовленію всѣхъ судовъ активной обороны и наставникомъ ихъ командировъ. Наиболѣе выдающіяся изъ дѣйствій этихъ судовъ были слѣдующія:

Пароходъ «Великій Князь Константинъ», подъ командою лейтенанта Макарова, первымъ началъ тревожить турецкія суда на Черномъ морѣ. 1-го мая

Крейсерства судовъ активной обороны.



около 10 часовъ вечера, командиръ парохода «Константинъ» подошелъ къ Батуму и, остановившись въ 7 миляхъ отъ берега, выслалъ 4 своихъ катера, вооруженные минами, для атаки находившихся на батумскомъ рейдѣ непріятельскихъ судовъ. Катера, при входѣ на рейдъ, встрѣтили турецкій пароходо-фрегатъ и атаковали его, причемъ однакоже взрыва мины, подведенной подъ пароходъ, не послѣдовало. Вслѣдствіе вызванной этою атакою парохода всеобщей тревоги на турецкихъ судахъ и береговыхъ батареяхъ, катера должны были возвратиться къ пароходу «Константинъ», въ чемъ два изъ нихъ успѣли, а остальные два укрылись въ Поті и на другой день были приняты пароходомъ «Великій Князь Константинъ». Эта первая атака въ открытомъ морѣ, хотя и не удавшаяся, послужила къ уясненію условій этого новаго рода военныхъ дѣйствій и проложила путь къ послѣдующимъ атакамъ турецкихъ судовъ катерами съ того же парохода.

По распоряженію начальника приморской обороны Одессы, 28 мая 1877 года, командиру парохода «Великій Князь Константинъ» поручено было произвести атаку на турецкія суда, находившіяся у Сулина, для чего въ распоряженіе лейтенанта Макарова даны были двѣ быстроходныя миноноски №№ 1 и 2. Достигнувъ ночью 29 мая незамѣченными входа въ сулинское гирло, двѣ означенныя миноноски и 4 катера парохода направились на стоявшія на рейдѣ суда, причемъ быстроходныя миноноски опередили остальные катера, которымъ, вслѣдствіе тревоги на турецкихъ

судахъ, происшедшей вслѣдъ за взрывами минъ на миноноскахъ, и не удалось принять непосредственного участія въ атакѣ. Турецкія суда на этотъ разъ оказались окруженными бонами, о которые и были взорваны мины на миноноскахъ. Миноноска № 2, подъ командою лейтенанта Рожественскаго, потерпѣвъ поврежденіе въ рулевомъ приводѣ, съ большимъ затрудненіемъ могла исправить подъ ружейнымъ огнемъ атакованнаго судна свое поврежденіе и отойти изъ подъ выстрѣловъ. Миноноска № 1, подъ командою лейтенанта Пуцина, на назначенное для сбора послѣ атаки мѣсто не вернулась и, какъ оказалось впоследствии, была потоплена, а отважный командиръ ея и команда, въ числѣ 4 человекъ, были взяты въ плѣнъ. Пароходъ «Великій Князь Константинъ», при слѣдованіи къ условленному мѣсту сбора катеровъ, былъ прижатъ теченіемъ къ мели, но успѣлъ благополучно сняться съ нея и, подобравъ катера, къ 5-ти часамъ пополудни 29 мая возвратился въ Одессу.

11 іюля пароходъ «Веста», подъ командою капитанъ-лейтенанта Баранова, отправленный въ крейсерство къ румелійскому берегу, въ 35 миляхъ отъ Кюстенджы встрѣтился съ турецкимъ башеннымъ броненосцемъ «Фетхи-Булендъ» и въ теченіи четырехъ съ половиною часовъ имѣлъ съ этимъ броненосцемъ успѣшный бой. Хотя турецкій броненосецъ по силѣ своей артиллеріи и ходу былъ далеко не равнымъ противникомъ парохода «Веста», послѣдній, ловко маневрируя и управляясь своею артиллеріею, не



смотря на тяжелыя потери въ офицерахъ и командѣ, успѣлъ заставить непріятеля прекратить погоню и благополучно достигъ Севастополя.

4 августа главнымъ командиромъ черноморскаго флота получена была телеграмма отъ полковника Шелковникова, которою извѣщалось, что онъ, слѣдуя съ отрядомъ въ Абхазію, не можетъ пройти Гагринскаго ущелья, такъ какъ тамъ постоянно стоитъ турецкій броненосецъ, охраняющій этотъ узкій проходъ; поэтому онъ просилъ, если возможно, атаковать его миноносками. Вслѣдствіе этой телеграммы, на помощь полковнику Шелковникову, былъ посланъ пароходъ «Великій Князь Константинъ». Въ ночь съ 6 на 7 августа лейтенантъ Макаровъ, подойдя къ Гаграмъ, отправилъ минные катера на поискъ непріятеля, котораго открыть имъ однакоже не удалось. Но съ разсвѣтомъ, пароходъ, подойдя на гагринскій рейдъ, усмотрѣлъ подъ самымъ берегомъ большой турецкій броненосецъ, который немедленно погнался за пароходомъ «Великій Князь Константинъ». Погоня продолжалась около двухъ часовъ, но пароходу, за наступившимъ дождемъ и мрачностью, удалось скрыться въ Сочѣ. На сколько значительна была услуга оказанная пароходомъ «Великій Князь Константинъ» отряду полковника Шелковникова, видно изъ слѣдующей телеграммы начальника отряда: «Константинъ» поспѣлъ «въ Гагры въ самую критическую минуту; услуга оказанная имъ неоцѣнима. Приношу сердечную признательность bravому командиру «Константина», помощь

«котораго содѣйствовала къ одержанію блистательной «побѣды при форсированіи неприступныхъ гагринскихъ «высотъ и прохода вѣренными мнѣ отрядомъ».

Послѣ этого успѣшнаго маневра, пароходъ «Великій Князь Константинъ» оставался у кавказскаго берега для дальнѣйшихъ поисковъ противъ непріятеля, и 11 августа, пользуясь луннымъ затмѣніемъ, произвелъ новую атаку противъ турецкихъ судовъ, находившихся на сухумскомъ рейдѣ. Въ атаку было послано четыре катера-парохода, подъ главнымъ руководствомъ лейтенанта Зацареннаго, участвовавшаго во всѣхъ минныхъ атакахъ произведенныхъ катерами парохода «Великій Князь Константинъ». Въ 3 часу ночи, при заревѣ отъ горѣвшаго зданія госпиталя, катера, слѣдуя одинъ за другимъ, атаковали ближайшее ко входу изъ двухъ находившихся на рейдѣ судовъ двухъ мачтовый броненосецъ и послѣдовательно произвели подъ нимъ три минные взрыва подъ ружейнымъ огнемъ съ броненосца, сами не потерпѣвъ никакой потери. Катеръ «Синопъ» столкнулся съ стоявшимъ у борта броненосца гребнымъ катеромъ и между ними завязался рукопашный бой веслами и крючьями. Начальствовавшему катеромъ лейтенанту Писаревскому была пробита голова и отпорнымъ крюкомъ онъ былъ стащенъ на половину за бортъ катера, но лихая команда катера спасла своего начальника и отбилась отъ непріятеля. Катера благополучно возвратились къ пароходу. Участвовавшіе въ этой экспедиціи были въ убѣжденіи, что ими нане-



сены рѣшительныя поврежденія атакованному судну, а полковникъ Шелковниковъ въ телеграммѣ генераль-адъютанту Аркасу о результатахъ атаки, сообщилъ слѣдующее «послѣ произведенныхъ взрывовъ миноносными катерами съ парохода «Константинъ» подѣ «большимъ броненосцемъ на сухумскомъ рейдѣ, турки «три дня усиленно работали около него и на четвертый тихо на буксирѣ повели его въ Батумъ». Къ сожалѣнію, развѣдыванія, произведенныя командиромъ парохода «Константинъ» во время пребыванія его въ Константинополь, по окончаніи войны, не послужили къ достовѣрному разясненію ни имени атакованнаго броненосца, ни степени нанесенныхъ ему поврежденій. Но каковъ бы ни былъ исходъ этой атаки, искусство, выказанное командиромъ парохода «Великій Князь Константинъ», въ подходахъ къ атакуемымъ судамъ и смѣлость и рѣшимость офицеровъ и командъ на катерахъ заслуживаютъ полного удивленія.

11 августа яхта «Ливадія», подѣ командою флигель-адъютанта Кроуна, была послана въ крейсерство къ румелійскому берегу. Осмотрѣвъ непріятельскія суда въ Варнѣ и Коварнѣ, въ 3 часу пополудни 12 августа «Ливадія» настигла двухмачтовое коммерческое турецкое судно, которое сожгла, отправивъ людей на берегъ. По уничтоженіи этого судна командиръ яхты замѣтилъ дымъ трехъ судовъ, стоявшихъ въ Коварнѣ, которыя вскорѣ начали преслѣдовать яхту. Преслѣдованіе это продолжалось до самаго Севастополя, куда яхта, благодаря превосходству въ ходѣ и правильному

расположенію курсами, вернулась благополучно. Преслѣдовавшія суда подошли къ Севастополю около 2-хъ часовъ пополудни 13 августа и, обмѣнявшись нѣсколькими выстрѣлами съ батареями, ушли обратно въ море.

24 августа пароходъ «Веста», подъ командою флигель-адъютанта Баранова, и пароходъ «Владиміръ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Снѣгова, вслѣдствіе просьбы генерала Шелковникова, получили приказаніе отправиться въ Гагрѣ для перевозки оттуда раненыхъ въ Новороссійскъ. Послѣ нѣкотораго промедленія, происшедшаго отъ того, что флигель-адъютантъ Барановъ не нашелъ въ Гаграхъ генерала Шелковникова и точныхъ указаній о мѣстѣ, гдѣ надлежало принять раненыхъ, промедленія, подвергавшаго оба парохода не малой опасности отъ передвигавшихся по Черному морю турецкихъ судовъ, пароходы «Веста» и «Владиміръ» приняли въ Гадаудѣ и Гаграхъ всѣхъ собранныхъ тамъ раненыхъ и трудно больныхъ и баталіонъ солдатъ съ багажемъ и оружіемъ; по пути же изъ Гагръ въ Новороссійскъ на пароходъ «Веста» принятъ былъ, въ Сандрешпахъ, и самъ генералъ Шелковниковъ. Баталіонъ солдатъ былъ отвезенъ въ Туапсе, а больные и раненые свезены на берегъ въ Новороссійскъ.

Въ октябрѣ пароходъ «Веста» былъ занятъ перевозомъ изъ Керчи въ укрѣпленія Кавказа провіанта для сухопутныхъ войскъ. При открытомъ положеніи восточнаго берега Чернаго моря и ограничен-



ности выгрузныхъ средствъ, исполненіе этого порученія требовало большой предусмотрительности со стороны командира и весьма тяжелыхъ трудовъ отъ ограниченной его команды.

Въ концѣ 1877 года флигель-адъютантъ Барановъ былъ назначенъ на вновь принятый отъ русскаго общества пароходства и торговли пароходъ «Россія» и вслѣдъ затѣмъ посланъ въ крейсерство къ румелійскому и анатолійскому берегамъ. 11 декабря близъ Пендераклии «Россія» настигла турецкій пароходъ «Мерсина», везшій 700 человѣкъ турецкаго войска изъ Батума въ Румелію. Турецкій пароходъ былъ взятъ въ плѣнъ и подъ управленіемъ отряженной на него команды съ парохода «Россія» и подъ конвоемъ этого послѣдняго благополучно приведенъ въ Севастополь.

15 декабря пароходъ «Великій Князь Константинъ», подъ начальствомъ капитанъ-лейтенанта Макарова, атаковалъ минными катерами турецкую эскадру на батумскомъ рейдѣ, причемъ съ двухъ катеровъ были въ первый разъ спущены мины Уайтхеда. Атака эта не имѣла рѣшительнаго успѣха и, какъ оказалось впослѣдствіи, обѣ выпущенныя мины не взорвались и были подобраны на берегу турками.

Въ ночь съ 13 на 14-е января 1878 года, капитанъ-лейтенантъ Макаровъ сдѣлалъ второе нападеніе минами Уайтхеда на турецкія суда на батумскомъ рейдѣ. На этотъ разъ высланные два катера, подъ командою капитанъ-лейтенанта Зацареннаго, войдя на рейдъ

Батума, встрѣтили сторожевой пароходъ подъ парами. Подойдя на разстояніе сажень 30-ти къ этому пароходу, катера выпустили мины такъ удачно, что обѣ онѣ почти одновременно ударились около середины парохода, который дѣйствіемъ ихъ былъ совершенно уничтоженъ и потонулъ. Катера благополучно возвратились къ пароходу «Великій Князь Константинъ».

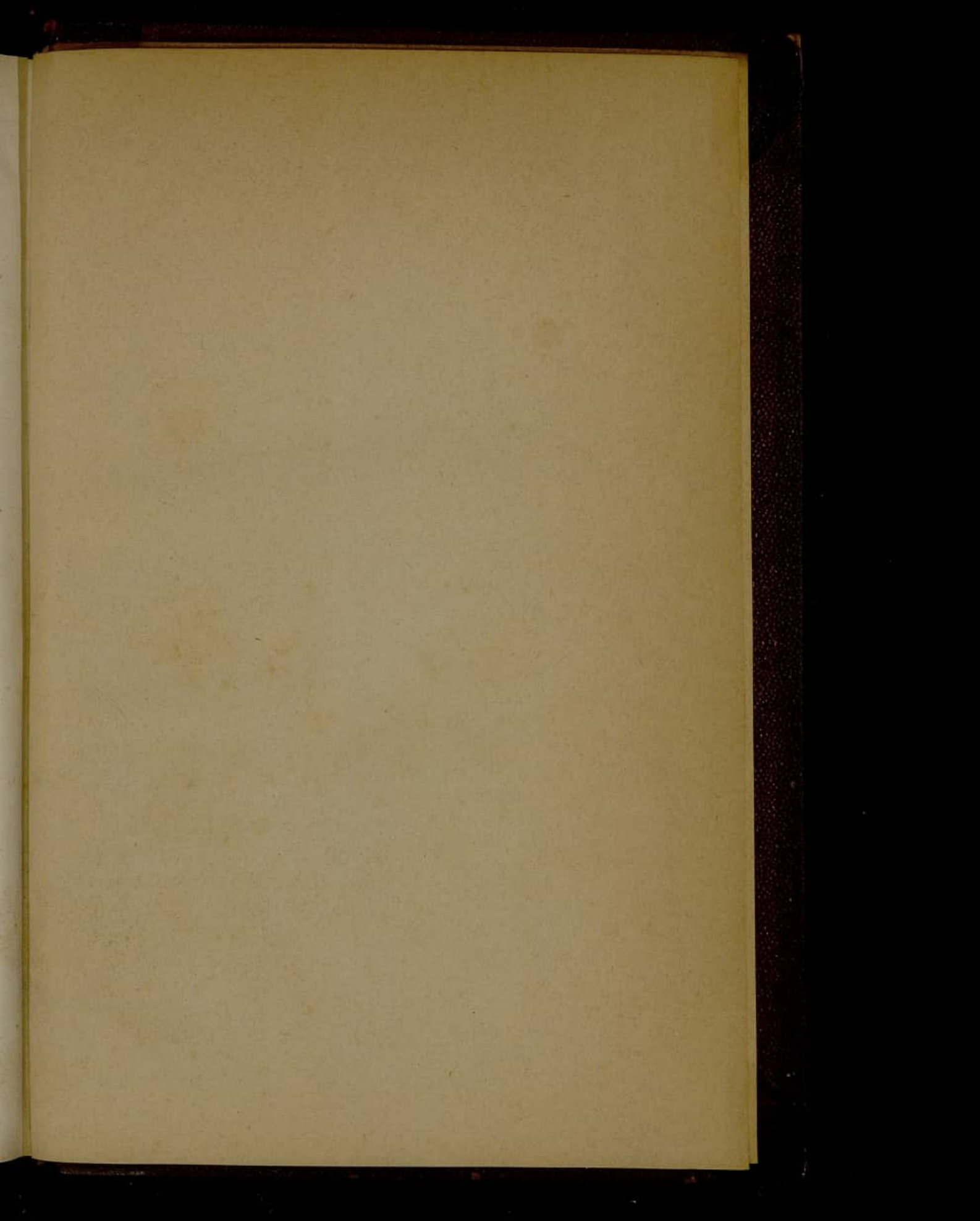
Кромѣ этихъ отдѣльныхъ и наиболѣе выдающихся дѣйствій, всѣ суда активной обороны непрерывно посылались въ крейсерство къ разнымъ берегамъ Турціи для развѣдокъ и затрудненія непріятельскихъ сообщеній. При этомъ было уничтожено значительное число мелкихъ непріятельскихъ каботажныхъ судовъ.

КОНЕЦЪ.











280

